Russland und Indien

Josef Schön

Rußland und Indien.

Auf Grundlage russischer und englischer Quellen

bearbeitet von

J. SCH.

Mit einer Kartenskizze.

Sonderabdruck aus: »Streffleurs Österreichische militärische Zeitschrift.«
1904, I. Band, 3. bis 5. Heft.

WIEN, 1904.

Verlag von L. W. Seidel & Sohn, k. u. k. Hofbuchhändler
I. Graben 13.

Druck von Christoph Reisser's Söhne, Wien V.

INHALT.

Seite

Es ist 200 Jahre her, daß zum ersten Male ein russischer Zar seine Blicke über das Kaspische Meer nach Zentralasien und auf eine Verbindung mit Indien und dessen sagenhafte Reichtümer richtete, 100 Jahre, daß andere russische Herrscher, noch ohne rechte Kenntnisse über die entgegenstehenden Schwierigkeiten, an die Eroberung Indiens dachten, 50 Jahre, seit jene konsequent bis auf unsere Tage fortgesetzte russische Expansionspolitik in Zentralasien begann, welche durch Vorschiebung der Grenzen den weiten Plänen eine solidere Grundlage gab. Im Laufe dieser 50 Jahre wurde der Gedanke einer Vorrückung nach Indien in Rußland fast ebenso volkstümlich wie jener Jahrhunderte alte, nationale Traum von der Wiederaufpflanzung des russischen Kreuzes auf der Aja Sofia, der Mutterkirche des orthodoxen Glaubens. Zwischen diesen beiden Gedanken — der Vorrückung gegen Indien und gegen Konstantinopel — bildete sich während eben dieser 50 Jahre eine enge Verbindung heraus. Im Laufe eines Jahrhunderts, von 1768—1878, hat das mächtig aufstrebende russische Reich im Interesse der Erreichung des offenen Meeres sechs blutige, an Opfern überreiche Kriege gegen das niedergehende Osmanische Reich geführt. Der erste dieser Kriege verschob die russische Grenze vom Dniepr an den Bug (1774) und gab den Russen freie Schiffahrt auf dem Schwarzen Meer und durch die Dardanellen wie die Schutzherrschaft über die Donau-Fürstentümer; der zweite Krieg erweiterte die Grenze bis zum Dniester (1792), der dritte an den Pruth (1812), der vierte über die Donau-Mündungen (1829). Dieser Krieg hatte die russischen Heere schon bis Adrianopel gebracht. Es schien nicht unmöglich, daß der fünfte, im Jahre 1853 entbrannte Krieg Rußland an das Ziel seiner Wünsche geführt

hätte. Die bedrängte Türkei fand daher mächtige Bundesgenossen an den seefahrenden Westmächten, welche Konstantinopel, den Schlüssel zur Beherrschung des östlichen Mittelmeeres, nicht in russischen Händen wissen wollten und die russische Grenze wieder bis über die Donau-Mündungen und über den untern Pruth zurückschoben. Bedeutungsvoller war es noch, daß Rußland die Schutzherrschaft über die Donau-Fürstentümer und das Recht verlor, Seearsenale an den Küsten des Schwarzen Meeres zu unterhalten und seine dortige Flotte auszubauen, eine demütigende und drückende Beschränkung seiner Souveränität.

Damals scheint man in Rußland dem Gedanken näher getreten zu sein, den mächtigsten Feind seiner Absichten, England, an einem für die russische Macht erreichbaren Punkte zu treffen, und das konnte nur Indien sein. Mit diesem Gedanken bringen panslavistische und englische Kreise die raschen und umfangreichen Eroberungen Rußlands in Zentralasien in der folgenden Zeitperiode — von 1860 bis 1876 — in Verbindung.

Der sechste Türkenkrieg, jener von 1877/78, führte die russischen Heere bis vor die Tore Konstantinopels. Zum zweiten Male war es hauptsächlich das seegewaltige England, das die Russen um die Früchte des teuer erkauften Sieges brachte. Und wieder kam als russische Antwort darauf der Ruf nach Indien und die Vorschiebung der russischen Grenzen bis Kuška (1879, 1880, 1884) und tief hinein in die Pamir-Gebirge (1891—1894). Wenn Rußland seit 10 Jahren keine weiteren Erwerbungen mehr machte, so kann man dies zum Teile wohl dem Umstande zuschreiben, daß es seine für den asiatischen Besitz verfügbaren Kräfte in Ostasien einsetzen mußte, wie auch, daß der nächste Schritt in Zentralasien von größeren Konsequenzen sein dürfte als die bisherigen, daher auch größerer Vorbereitungen bedarf.

Schon glaubte man übrigens, daß Rußland die Krise des südafrikanischen Krieges dazu benützen würde, seinen Fuß nach Herat zu setzen. An leidenschaftlichen Aufforderungen hiezu seitens der panslavistischen und der Militärpartei fehlte es nicht und die Spannung ist seither nicht mehr ganz gewichen.

Seit wenig Jahren stehen wir abermals im Zeichen einer entscheidenden Wendung auf der Balkan-Halb-

insel. Die Ereignisse, die die Entscheidung vorbereiten und einleiten, scheinen die gesamte politische Konstellation Europas ins Wanken zu bringen und zu neuen Zusammenschlüssen zu drängen. Seit dem letzten großen Balkankriege haben sich die Interessen und die zu berücksichtigenden Machtfaktoren zum Teile verschoben, neue Konkurrenten für die Verteilung der Beute sind hinzugekommen; zum mindesten eines aber ist sich gleich geblieben: der Gegensatz russischer und englischer Ziele. Da kann man nun die zu den Wirren auf der Balkan-Halbinsel parallelen Begleiterscheinungen nicht übersehen, welche in den letzten Jahren in Asien dort, wo sich englische und russische Interessen geltend machen, hervorgetreten sind. Auf der einen Seite scheinen gewisse politische und militärische Vorbereitungen Rußlands in Zentralasien einen neuen Schritt auf seinem Wege gegen den Indus anzudeuten; die wichtigsten hievon sind die Zurückdrängung des wirtschaftlichen und politischen Einflusses Englands in Persien und die Etablierung des russischen Einflusses in diesem Lande, die russische Propaganda im Persischen Golfe, Expeditionen in das Reich des Dalai Lama und angeblich auch der Abschluß von Verträgen mit letzterem, die Erweiterung des kaukasischen Bahnnetzes an die persische Grenze, die Vermehrung der Transporteinrichtungen auf der zentralasiatischen Eisenbahn und die Fortführung der letzteren bis an die afghanische Grenze bei Kuška, die Erbauung einer großen, das europäische Rußland mit seinen zentralasiatischen Provinzen direkt verbindenden Bahn, die Vermehrung der turkestanischen Truppen und die Anlage fester Depotpunkte an der afghanischen Grenze u. a. m. Auf der anderen Seite sehen wir England Maßnahmen ergreifen, welche entweder auf die Erleichterung der Abwehr oder darauf abzielen, die Aufmerksamkeit und die Kräfte Rußlands nach anderen Gebieten seiner ungeheueren Grenze abzuziehen und der Konkurrenzmacht Verlegenheiten auf allen Punkten zu schaffen.

Die Vorrückung in Zentralasien und der in letzter Zeit fast bis zur Vorherrschaft gesteigerte russische Einfluß in Persien führen Rußland noch einem anderen Ziele entgegen: der Erreichung des Persischen und Indischen Meeres. Auch hiebei stößt es auf den Antagonismus Englands, das die Konkurrenz einer anderen Seemacht in diesen Gewässern nicht zulassen kann, ohne seine Lebensinteressen zu gefährden,

schon gar, wenn diese Seemacht sich dabei auf ein Hinterland stützt.*)

Wir glauben, damit die enge Verknüpfung einer im Brennpunkt des Interesses stehenden europäischen Frage mit derjenigen konstatiert zu haben, welche den Gegenstand des vorliegenden Themas bildet. Die angedeutete europäische Frage berührt auch unsere Monarchie auf das allerlebhafteste. Aus diesem Grunde dürfen wir wohl hoffen, daß dieses Thema, so fern es unserem Ideenkreise auf den ersten Blick zu liegen scheint, das Interesse unserer Leser finden wird. Aber auch an sich dürfte der Gegenstand unserer Erörterungen einiger Aufmerksamkeit wert sein, handelt es sich doch um die Rivalität der in Asien am meisten beteiligten europäischen Weltmächte, deren eventuelle kriegerische Auseinandersetzung von weltverändernder Bedeutung sein könnte. Fragen von solchem Inhalte, wie die zentralasiatische und indische, berühren schließlich nicht nur die unmittelbar daran beteiligten Mächte, sondern dank der tausendfachen Fäden, welche die moderne Kultur zwischen allen zivilisierten Nationen gesponnen hat, die Interessensphäre aller Staaten von Bedeutung.

Wir werden uns darauf beschränken, nur eine Übersicht der wichtigsten Tatsachen und Verhältnisse zu geben, aus welchen diese Frage besteht und uns hüten, in das Gebiet der Spekulation zu geraten. Wir werden dabei dem militärischen Gebiete der Frage einen besonderen Raum gewähren und letzterer damit die reellste Seite abzugewinnen trachten. Wir betonen, daß wir uns hiebei auf jene umfangreiche russische und englische Literatur der letzten Zeit stützen, welche diesen Gegenstand erörterte. Gleich ferne dem Interesse und der Leidenschaft beider Teile, werden wir bestrebt sein, ein objektives und sachgemäßes Urteil über diese Frage zu gewinnen.

Vor dem näheren Eingehen auf das Thema wollen wir die Bedeutung Indiens für England und jene Interessen, welche Rußland an den Indus und gegen das Indische Meer führen könnten, kurz charakterisieren.

*) Lord Curzon, der Vizekönig von Indien, sagt, daß ein russischer Hafen im Persischen Meere eine Herausforderung zum Kriege wäre. Der britische Minister, der die Übergabe eines Hafens an Rußland zulassen würde, wäre ein Vaterlandsverräter. Die Sicherheit Indiens verlange die Bekämpfung des russischen Einflusses in Persien und im Persischen Golfe.

Die Bedeutung Indiens für England. Ziele Rußlands im persischen Golfe.

Indien ist der volkreichste, wertvollste Kolonialbesitz Großbritanniens.

Von den 397 Millionen Untertanen der englischen Krone wohnen zirka 42 Millionen im europäischen Mutterlande, 355 in den Kolonien; von der letzteren Ziffer entfallen fast 300 Millionen oder mehr als drei Viertel auf Indien allein. Der größere Teil dieses Landes steht direkte unter englischer Gesetzgebung und Verwaltung, der kleinere Teil unter einheimischen Fürsten, die die Vasallen Englands sind. Wenn gegenwärtig der Handel auch freigegeben ist, so liegt er zum überwiegenden Teile infolge einer durch Jahrhunderte privilegierten Ausübung doch in den Händen der Engländer. So betrug der auf Großbritannien und Irland entfallende Anteil der mit 892 Millionen Rupien bewerteten indischen Einfuhr des Jahres 1897 57%, jener Belgiens und Deutschlands, als der in diesem Jahre meistbeteiligten Konkurrenten, 2·7, beziehungsweise 2·6%. Der Wert der indischen Ausfuhr des gleichen Jahres betrug 1089 Millionen Rupien; hievon gingen nach England 29, nach China (größtenteils Opium) 12·6, nach Deutschland und Frankreich 6·9, beziehungsweise 6·0%. An dem Gesamtaußenhandel Indiens im Jahre 1894 partizipierte England mit 46%. Noch größer ist der Anteil, den England an der Warenvermittlung nimmt, da die Zu- und Abfuhr zur See aus und nach aller Herren Länder fast insgesamt durch englische Schiffe besorgt wird. Von den 5006 Schiffen mit 3,880.000 *t*, welche 1897 im Außenhandel in indischen Häfen verkehrten, entfiel auf englische Schiffe ein Gehalt von 3,090 000 *t* oder 80%. Der Wert des Seehandels hat in den letzten 60 Jahren um 1400% zugenommen. Wenn man demnach bedenkt, daß der Seeverkehr Indiens zu vier Fünfteln in englischen Händen liegt, daß in Indien ein Fünftel aller Erdbewohner in einer kompakten Masse beisammenwohnen, welche auf die englische Vermittlung gegenwärtig angewiesen sind, und daß die Halbinsel überreich ist an Produkten der tropischen und subtropischen Zone, welche seit jeher den Handel anlockten und anregten, so kann man schon daraus allein schließen, wie bedeutend der Gewinnentgang wäre, wenn England seine Position in Indien verlieren und der englische Kaufmann und Seefahrer durch eine heute unmögliche Konkurrenz bekämpft und aus dem Lande gedrängt würden.

England führt für eigenen Bedarf aus Indien namentlich Rohprodukte (Baumwolle, Jute) aus und beschäftigt mit deren Verarbeitung einen nicht unansehnlichen Bruchteil der englischen Industrie. Die englischen Fabrikate (Baumwolle und Eisenwaren voran) wandern zum großen Teile nach Indien, das infolge seiner großen Bevölkerungsziffer einen der aufnahmsfähigsten Märkte der Welt darstellt und einer der hervorragendsten Konsumenten englischer Arbeit ist. Indien nimmt in dieser Beziehung nach den Vereinigten Staaten von Nordamerika die nächste, mit Deutschland gleich hohe Stelle ein. In Indien hat englisches Unternehmertum und Kapital auch bereits einen modernen Fabriksbetrieb geschaffen, für den die Bevölkerung sehr billige Arbeitskräfte stellt. Namentlich lohnend waren infolge der großartigen Entwicklung des Bahnnetzes — in den letzten 30 Jahren entstanden jährlich im Durchschnitte 700—900 *km* neuer Bahnlinien — die Eisenindustrie, nebstdem die Baumwoll-, Wolle- und Jutespinnerei.

Indien bietet daher dem englischen Handel, dem englischen Schiffbau und Verkehr, dem englischen Kapital und der englischen Industrie reiche Beschäftigung, der englischen Intelligenz ein lohnendes Arbeitsfeld. Tausendfältig und bis in die äußersten Zweige kaum zu verfolgen sind die Anregungen, die der Besitz Indiens der englischen Arbeit auf allen Gebieten materieller und geistiger Kultur geben.

In allen diesen Beziehungen ist der Wert Indiens umso höher gestiegen, je mehr Konkurrenten England in der Produktion, im Handel und im Verkehrswesen während des letzten halben Jahrhunderts in Europa und Amerika emporgewachsen sind und die dortigen Märkte mehr und mehr für sich in Anspruch genommen haben.

Indien ist schließlich der Hauptstützpunkt der englischen Macht in Asien und auf der östlichen Hemisphäre. Hier fanden die Handelsbeziehungen, die England an den benachbarten Küsten anknüpfte, ihre Ausgangs- und Sitzpunkte. Von Indien aus beherrscht England die Seeverbindungen und damit einen großen Teil des gesamten Handels und Verkehrs nach Hinterindien, dem malayischen Archipel, Persien, Arabien und Ostafrika, indem die Häfen Indiens der Flotte Stütz- und Zwischenpunkte bieten. Diese Häfen gehören zu den wichtigsten Punkten jenes Verkehrsnetzes, das der Handel Englands über die ganze Erde gespannt hat. Wenn England aus Indien hinausgedrängt wird, erleidet sein Ansehen, erleiden seine Beziehungen in der ganzen Hemi-

sphäre überhaupt einen tödlichen Stoß. Man darf mit Zuversicht sagen, daß es mit dem Verluste Indiens auch einen großen Teil seines übrigen asiatischen Marktes verlieren würde.

Indien war in dieser Weise seit Jahrhunderten eine der Hauptquellen des englischen Reichtums, die im Laufe der Zeit immer ergiebiger floß. Wenn England zu diesem ersten, mächtigen Kolonialbesitze im Lauf der Zeiten noch eine Reihe großer Kolonien hinzugefügt hat, so kommt doch keine von diesen Indien nur annähernd gleich. **Für Indien gibt es keinen Ersatz.** Selbst die Reserve, die sich England in Afrika (Ägypten, Sudan, die Kapkolonien und die ehemaligen Boerenrepubliken) schafft, ist mit Indien nicht vergleichbar. **Geht Indien verloren, so sinkt Großbritannien mit einem Schlage von seiner Weltstellung herab,** ohne die Aussicht zu haben, sich je wieder erholen zu können. Die Nervosität, welche ganz England jedesmal befällt, wenn die Möglichkeit eines solchen Verlustes nur in der Ferne auftaucht, ist daher wohl begreiflich. Ebenso klar ist es aber auch, daß das rationell denkende und nüchterne britische Volk seine letzten Kräfte aufbieten wird, wenn eine solche Drohung dereinst in das Stadium naher und unzweifelhafter Ausführung treten sollte.

Welche Ziele aber könnten Rußland gegen den Indus führen?

Rußland ist ein mächtiges Territorialreich mit einer höchst ungünstigen Küstenentwicklung. Seine Häfen im nördlichen Eismeere sind 6—8 Monate, jene im Baltischen und Schwarzen Meere 2—3 Monate durch das Eis gesperrt. Die beiden letzteren sind Binnenmeere, die abseits der großen Verkehrslinien liegen und deren enger Ausgang in das offene Meer in fremdem Besitze ist, daher leicht gesperrt werden kann. In der Besorgnis, daß eine russische Kriegsflotte zusammen mit einem Heere sich eines Tages der Meerengen von Konstantinopel bemächtigen könnte, verbot der Pariser Vertrag 1856 Rußland, auf dem Schwarzen Meer eine Flotte zu halten und Seearsenale anzulegen; selbst als diese harten Bestimmungen später fielen, blieb den russischen Kriegsschiffen im Interesse der westlichen Seemächte und der Erhaltung Konstantinopels unter türkischer Herrschaft das Erscheinen in den Meerengen verboten. Jene Bedingung, die das kleine England so reich und mächtig machte — eine günstige Küstenentwicklung für den Betrieb des Seehandels — fehlt also Rußland gänzlich. Vor

zwei Jahrhunderten schon wies ihm sein größter Herrscher den Weg zum Meere, der Besitz der Binnenmeerküsten erfüllte aber die darauf gesetzten Hoffnungen nur in beschränktem Maße.

Diese Abgeschlossenheit vom Seeverkehr ließ Rußland in der Kultur, in der Bildung, im allgemeinen Wohlstande um Jahrhunderte hinter jenen Völkern zurück, die kaum 100 Meilen westlicher am offenen Meere wohnen. Ein so großes Mißverhältnis im Besitze der irdischen Güter ist nicht etwa in der Unfähigkeit des russischen Volksstammes, sie zu erwerben, zu suchen. Ein Beweis dafür ist die gewaltige Revolution und das überraschende Wachstum der russischen Macht auf jedem Gebiete, seit die Eisenbahnen das große Binnenterritorium Rußlands in den internationalen Verkehr zogen, die latenten, brach liegenden Volkskräfte weckten und mobilisierten und die großen Naturschätze, die bis dahin wegen Mangel an Konsumenten und Nachfrage fast wertloses Gut waren, auf den Weltmarkt brachten. Sind auf diese Weise die 130 Millionen Einwohner Gesamt-Rußlands heute auf dem Wege, unter sich und mit der übrigen Welt in jenen tausendfältigen Verkehr zu treten, der unsere Zeit charakterisiert, so hört diese nationale Tätigkeit an der Küste größtenteils auf, um aus russischen in fremde Hände überzugehen. Die Warenvermittlung zur See aus und nach den russischen Häfen wird zum kleineren Teile durch russische, zum überwiegend größeren Teile durch fremde Schiffe besorgt. So groß die Anstrengungen Rußlands nach dieser Richtung in den letzten Jahren geworden sind, so schwer ist es, die fremde, seit Jahrhunderten im Lande und außerhalb desselben fest gegründete Konkurrenz aus dem Felde zu schlagen. Und so ist Rußland mit einem bedeutenden Teile seines Handels auf die fremde Vermittlung angewiesen, die es mit hohem Preise bezahlt. Nicht nur, daß ihm der große Gewinn entgeht, den der Handel direkte abwirft, noch viel bedeutender und tiefgreifender ist der Entgang wohl in der Produktion selbst, die sich in intensivster Weise nicht zu entfalten vermag, so lange fremder Wille die Wege ihres Absatzes beherrscht. Es ist klar, daß Rußland im Interesse seiner Bevölkerung und deren Wohlfahrt die Änderung dieser Verhältnisse anstreben, daß es trachten muß, auf dem Weltmeere jene Rolle zu erlangen, die ihm nach seiner territorialen Bedeutung, nach seiner

großen Bevölkerungsziffer, seiner Fähigkeit zur Produktion und seinem Bedürfnis nach Konsum zukommt. Eine der wesentlichsten Bedingungen hiezu ist die Stellung an den Küsten der offenen See, der Besitz von Häfen, die mit dem russischen Territorium gut verbunden sind, deren Seeverkehr nicht durch leicht sperrbare Meerengen führt und die an große Schiffahrtslinien angeknüpft werden können. Jeder Versuch, eine solche Stellung zu gewinnen, trifft auf die Eifersucht der seefahrenden Nationen — vor allem Englands — die sich dadurch eines großen Teiles ihrer bisherigen Arbeit und des Erträgnisses derselben beraubt sehen. Den zu erwartenden Widerstand zu brechen, war bisher Rußland England gegenüber zur See zu schwach. Trotz seiner ungeheuren Überlegenheit an Landstreitkräften müßte es vielmehr einen kriegerischen Konflikt zur See mit England zu vermeiden suchen, wenn es — ohne Bundesgenossen — seine mit so viel Aufwand an Geld und Zeit geschaffene Flotte nicht dem Untergange, seine Häfen nicht der Zerstörung aussetzen wollte, wie es im Jahre 1854 der Schwarzmeerflotte geschah. Obwohl die verbündeten feindlichen Flotten die russischen Küsten damals nicht verwüsteten, vernichtete die Blockade doch den russischen Seehandel und erschütterte den dürftigen Wohlstand des Volkes für lange Zeit hinaus, indem es nicht möglich war, die Rohprodukte mehrerer Jahre abzusetzen. Rußland müßte daher jene Stellen seines Hauptgegners zu erreichen suchen, wo es seine überlegene Landmacht einsetzen kann.*)

Eine solche, gleichzeitig die empfindlichste Stelle Englands, ist Britisch-Indien, das über Zentralasien erreichbar ist. Wir sehen daher Rußland seit einem halben Jahrhundert seine Grenzen beständig gegen Indien hin vorschieben. Wenn es einst der Nachbar Englands am Indus sein sollte, wird die leiseste Drohung mit seiner Übermacht zu Lande genügen, um England in beständiger Sorge um den indischen Besitz zu erhalten und zur Nachgiebigkeit in anderen, für den Augenblick für England weniger wertvollen Dingen zu

*) In ähnlicher Lage England gegenüber befand sich Napoleon I. Zu Lande zu weit von Indien entfernt, trachtete er, nachdem die Expedition nach Ägypten gescheitert war, Rußland gegen Indien in Bewegung zu setzen; erst später suchte er eine Flotte zu schaffen, um England direkte anzugreifen. Seiner Festsetzung an der Ostküste der Adria wird — neben der Abschließung Österreichs von Italien und dem Meere — der Plan unterlegt, Kroatien und Dalmatien (Illyrien) für einen Angriff auf die Türkei einzurichten, um nach Eroberung des Orients — Alexander gleich — auf dem Landwege gegen Indien vorzugehen.

zwingen. Kein Geringerer als Lord Curzon, der Vizekönig von Indien, sieht in dem russischen Vordringen in Zentralasien nichts als die Antwort auf den Widerstand, den England der Verfolgung der »historischen Ziele« Rußlands am Bosporus entgegensetzt.

Noch ein anderes Ziel verfolgt Rußland mit seiner Vorrückung in Zentralasien. Die Fortsetzung dieser Vorrückung bringt Rußland an das Persische Meer und den Indischen Ozean. Eine Bahn von den Kaukasusländern*) im Vereine mit der seit langer Zeit projektierten Schienenverbindung Nowo-Rossijsk, Poti wäre die kürzeste Verbindung Rußlands und Europas mit Südasien. Der Wert dieser Verbindung ist inzwischen durch die in Ausführung genommene Euphratbahn — Konia—Bagdad—Basra — geschmälert worden.

Eine von der zentralasiatischen Linie abzweigende Bahn nach Bender Abbas würde die Wolgaländer und Zentralasien mit Südasien in Verbindung setzen. Eine solche Bahn würde Persien in die Hand Rußlands zwingen und den Besitz des zu erwerbenden Hafens sichern helfen.**) Dieser Hafen würde mit der Bahn nicht nur eine große wirtschaftliche Bedeutung für Zentralasien, Rußland und die Iranischen Hochländer haben, sondern auch einen Zuwachs der russischen Seegewalt***) bedeuten und die für die Festhaltung

*) Der Bau der Bahnstrecke Eriwan – Džulfa zur persischen Nordwestgrenze soll im Herbst 1903 begonnen haben. Von hier wurde angeblich schon eine Trasse über Täbris, Teheran, Ispahan, Schiras nach Bender Abbas, durch die bevölkertsten Provinzen Persiens zum Persischen Meere rekognosziert.

**) In dieser Beziehung bietet die russische Politik ein Analogon. Mit der Erbauung der an die sibirische Bahn anknüpfenden ostchinesischen Linie ging die Erwerbung der Kwantung-Halbinsel im Gelben Meer und die Festsetzung in den Häfen Port Arthur und Dalnij Hand in Hand; diese Bahn brachte die Mandžurei in russische Gewalt und sichert die Festhaltung des neuen Besitzes durch die Ermöglichung des Kräftezuschubes in diese entlegenen Gebiete.

***) Wie sehr ein Zuwachs einer am offenen Meere gelegenen Küste zur Vermehrung der Seegewalt und zur Stärkung der Flotte führt und zwingt, zeigt die gewaltige Anstrengung Rußlands auf diesem Gebiete seit der Erwerbung von Port Arthur und Talienwan im Jahre 1898. Durch Zuwendung eines einmaligen Kredites von 90 Millionen Rubel und seither jährliche bedeutende Steigerung der Marineausgaben hat Rußland eine ostasiatische Kriegsflotte geschaffen, um der überlegenen japanischen Flotte die Spitze bieten zu können. Port Arthur wurde unter Aufwendung bedeutender Mittel zu einem Kriegshafen und Seearsenal ersten Ranges (?) gemacht, bei Talienwan ein großer, neuestens ebenfalls befestigter Handelshafen angelegt und eine Stadt (Dalnij) gegründet und beide Häfen mit dem Hinterlande durch eine Bahn verbunden.

und Verteidigung Indiens so wichtige Schiffahrtsverbindung über den Suezkanal*) wie die von England angeblich projektierte Landverbindung Indiens über Südpersien mit Ägypten stets bedrohen. England wäre durch einen russischen Kriegshafen im Persischen Golfe gezwungen, seine Mittelmeerflotte zu teilen, um die Indischen Küsten zu sichern, denn seine heute dort unterhaltene Flotte ist sehr schwach. Von einem solchen Hafen, zu welchem vom Sitze der russischen Landmacht her zwar lange, aber sichere Landverbindungen führen, wäre Rußland eben deshalb von England nicht leicht mehr zu verdrängen.

Noch wichtiger aber wäre, daß von einer russischen Flottenstation im Persischen Golfe eine antienglische Propaganda in Indien im gegebenen Augenblicke leicht eingeleitet und unterstützt werden könnte. Deshalb offenbar nennt der Vizekönig von Indien einen solchen russischen Hafen eine Gefahr für Indien.

Der Außenhandel Russisch-Zentralasiens, früher zum größeren Teile in englischen Händen, ist heute gänzlich an Rußland übergegangen. Die Erzeugnisse dieser neuen Provinzen (Baumwolle und Tierwolle) befruchten die russische Industrie.**) Der Handel Persiens wird immer mehr von der kaukasischen und der zentralasiatischen Bahn angezogen. Mit Erreichung der persischen Südküste würde Rußland auch einen großen Teil des Seehandels der persischen und benachbarten Küsten beherrschen und eben dadurch seine Macht und Hilfsmittel zur See verstärken. Jede Vermehrung der Autorität und des Ansehens Rußlands ist eine Schwächung der Position seines Rivalen England in diesen Gebieten. Stände Rußland erst am Indus und am Indischen Meere, so würden England wohl auch in Indien mehr Feinde erwachsen.

Die kurze Betrachtung zeigt, daß England am und westlich des Indus eine der wichtigsten Bedingungen seiner Machtstellung und Existenz verteidigt und daß für Rußland dort große Ziele liegen. Ein kurzer Rückblick auf

*) So sagt Sir Richard Temple in einem Vortrage 1899: »Da unsere großen ozeanischen Straßen durch eine feindliche Macht vom Persischen Golf aus bedroht werden, dürfen wir eine solche nicht aufkommen lassen. Der Busen ist ein britischer See und muß es bleiben.«

**) Die Baumwollspinnereien des Moskauer Industrierayons verarbeiten großenteils zentralasiatisches Produkt.

Die russische Vorrückung in Zentralasien

wird zeigen, wie jeder neue Schritt Rußlands den Antagonismus zwischen beiden Reichen entfesselte, immer größere Besorgnisse in England hervorrief und schließlich eine dauernde Rivalität beider Nationen in Zentralasien zur Folge hatte. Wohl lag die Vorschiebung der Grenze nicht immer in einem positive Ziele anstrebenden Plane der russischen Regierung; oft war es die durch räuberische Nachbarvölker aufgezwungene Pazifikation jenseits der Grenze gelegener Gebiete oder die bei der Entlegenheit dieser Länder erklärliche, eigenmächtige Selbsttätigkeit russischer Truppenführer, welche neue Eroberungen zur Folge hatte. »Die Militärpartei«, sagen sehr bezeichnend die »Times«, »ist in jenen Gebieten stets bereit, für Dekorationen ihre Pflicht zu kompromittieren.« Aber nicht immer und besonders in den letzten zwei Fällen (Merw und Pamir) nicht, war die russische Vorrückung durch die Abwehr begründet.

Russische, chiwesische und bucharische Kaufleute hatten schon im IX., XII. und XIII. Jahrhundert Verbindungen zwischen Persien, Zentralasien und China einerseits und den russischen Kleinfürstentümern im Zentrum des heutigen Rußland anderseits angeknüpft. Diese Beziehungen gerieten während der Herrschaft der Tataren in den Zartümern Kasanj und Astrachan (von der zweiten Hälfte des XIII. bis ins XVI. Jahrhundert) fast völlig in Vergessenheit. Erst als Iwan der Grausame diese Reiche dem aufstrebenden moskowitischen Staate einverleibt hatte und Rußland bis an und über den Ural vorgedrungen war (gegen Ende des XVI. Jahrhunderts), lebten jene Beziehungen wieder auf.

Im zweiten Jahrzehnt des XVIII. Jahrhunderts entsendete Peter der Große mehrere Expeditionen nach Zentralasien, teils um nach Gold zu suchen, teils um einen Handelsweg nach Indien ausfindig machen zu lassen.

Seine Ziele umschrieb der große Kaiser im Jahre 1716 mit dem Befehle an den Fürsten Čerkasskij, an der ehemaligen Mündung des Amu Darja (ins Kaspische Meer) eine Festung für zirka 1000 Mann anzulegen, dann längs des alten Bettes nach Chiwa zu marschieren, dabei zu untersuchen, ob der Fluß nicht wieder ins Kaspische Meer geleitet werden könne, den Khan von Chiwa zur Anerkennung der russischen Oberhoheit zu bewegen und eine Expedition den Amu Darja

aufwärts zu senden, um Goldsand zu suchen und festzustellen, wie weit die Schiffbarkeit reiche; von diesem Punkte solle man weiter nach Indien vordringen und insbesondere trachten, schiffbare Flüsse dahin aufzufinden, dann denselben oder einen besseren Weg ins Kaspische Meer zurück nehmen. Auch am Amu Darja sollten feste Punkte angelegt und gute Beziehungen mit dem Khan von Buchara angeknüpft werden. Die Bewohner sollte man gut behandeln und Waren ausfindig machen, welche nach Rußland eingeführt werden könnten. Diese Direktiven und die auf den Vollzug derselben gerichteten Bestrebungen des Zars dürften Anlaß gewesen sein, daß die Tradition von einem Testamente Peters des Großen bezüglich Zentralasiens und Indiens entstand. Mag dieses Testament auch nicht bestehen, so blieb jener Befehl Peters doch richtunggebend bis auf unsere Zeit.

Die Unternehmungen des Kaisers scheiterten an der Unzulänglichkeit der Mittel. Der Verkehr mit Zentralasien und die notwendige Sicherung der Grenze gegen die Einfälle der halbwilden, nomadisierenden Völkerschaften führten zur Anlage befestigter Linien. In der ersten Hälfte des XVIII. Jahrhunderts zog die russische Grenze vom unteren Uralflusse über Orsk und Petropawlowsk und von da den Irtyš aufwärts bis über Ustj-Kamenogorsk.

Im Jahre 1791 faßte Katharina II. den Plan, über Orenburg, Buchara und Kabul nach Indien vorzugehen. Sie wie etwas später Konsul Bonaparte, der den Kaiser Paul I. im Jahre 1800 zu einem gemeinsamen Zuge über Carycin, das Kaspische Meer, Astrabad, Mesched, Herat und Kandahar nach Indien zu bewegen suchte und ihm hiezu ein französisches Hilfskorps von 35.000 Mann anbot, hatten — infolge mangelnder geographischer Kenntnisse — wohl keine rechte Vorstellung von den großen, ja unüberwindlichen Schwierigkeiten eines solchen Zuges.

Im Jahre 1801 entsendete Paul I. selbständig 22.500 Don-Kasaken, die über Orenburg, Chiwa und Buchara nach Indien vorrücken sollten. Es ist charakteristisch für diese Pläne, daß die zur Verfügung stehenden, mangelhaften Karten nur bis Chiwa reichten; weiter hätte sich die Führung durch Kundschafter helfen sollen. Solche mangelhaft eingeleitete Unternehmungen mußten elend zu grunde gehen. Das Don-Kasakenkorps hatte schon auf eigenem Gebiete durch die Winterkälte und durch Hunger furchtbare Verluste und wurde, nachdem es kaum über Orenburg hinaus war, zurückberufen.

Wieder war es Napoleon, der im Jahre 1808 dem Kaiser Alexander I. ein Hilfskorps von 50.000 Franzosen anbot, um über Konstantinopel und Kleinasien auf Indien vorzugehen. Auch dieser von Alexander I. gebilligte Plan kam nicht über die Beratungen hinaus.

Zwischen 1810 und 1854 kam es zu Erweiterungen der russischen Grenze bis an den unteren Syr Darja und zu mehreren Zügen gegen die Kirghisen, die schließlich pazifiziert wurden. Eine 1839 gegen das feindselige Chiwa unternommene Expedition scheiterte, noch bevor sie die Grenze Chiwas erreicht hatte. Auch für diese Expedition hatte man den Winter gewählt, um dem heißen regenlosen Sommer in der wasserarmen Steppe zu entgehen. Das Expeditionskorps bestand aus 4400 Mann und führte die sechsmonatliche Verpflegung mit sich, die samt der Bagage auf 10.400 Kamelen fortgebracht wurde. Dieser riesige Train war durch die vollständige Ressourcenlosigkeit des zu durchziehenden Gebietes bedingt. Der Winter 1839/1840 war aber sehr strenge. Schneestürme, Kältegrade bis —40° C. und Futtermangel dezimierten Truppen und Train. Während 80 Tagen legte man nur an 840 *km* zurück. Nachdem mehr als ein Drittel der Truppen und die Hälfte des Trains den Beschwerden des Marsches zum Opfer gefallen waren, mußte man beim Brunnen Akbulak umkehren. Mehr als alle bisherigen belehrte dieser Zug über die gewaltigen Schwierigkeiten eines Vorgehens durch die Steppen Zentralasiens.

Während des Krimkrieges schien es in Rußland besonders wünschenswert, die Engländer an einem empfindlichen Punkte zu treffen. Es entstanden aus diesem Grunde damals mehrere Feldzugspläne gegen Indien, die darin übereinstimmten, daß die Hauptvorrückung über Herat und Kandahar stattfinden sollte; sie sind infolge mangelnder materieller Grundlage aber wohl als Utopie zu bezeichnen. Die großen, langwierigen Vorbereitungen, die ein solcher Zug erfordert hätte, im Vereine mit den gewaltigen Anstrengungen auf den übrigen Kriegsschauplätzen, ließen sie kaum in ernste Erwägung kommen. Die damals sehr lebhaft zum Bewußtsein gekommene Erkenntnis von dem Werte einer vorkommendenfalls nötigen wirksamen Bedrohung Englands in Indien mag aber eine der Hauptursachen des seitherigen raschen Vorschreitens Rußlands in Zentralasien gewesen sein. Zwar wurde dieses Vorschreiten von den

Leitern der russischen Politik wiederholt als ein Akt der Selbsthilfe gegen die die russischen Grenzen unaufhörlich beunruhigenden, räuberischen Nachbarvölker erklärt; die einmal allarmierte öffentliche Meinung Englands sah aber darin nichts als eine planmäßige, schrittweise Annäherung an die indische Grenze.

Für die nun folgenden Züge wählten die Russen als Basis nicht mehr das Kaspische Meer und Orenburg, sondern das Semirječe-Gebiet (von Wjernyj aus) und den unteren Syr Darja. Man hatte es hier zuerst mit dem Khanat Kokand, dann mit Buchara und Chiwa zu tun. Das Unbequeme ihrer Lage fühlend und gelegentlich durch England moralisch und finanziell unterstützt, provozierten diese Khanate in Verkennung der Macht Rußlands das russische Vorgehen teils durch die drohende Haltung ihrer Truppen, teils durch den Rückhalt, den sie räuberischen Banden, die auf russisches Territorium einfielen, gewährten.

Zuerst wendete man sich gegen Kokand und nahm 1860 und 1862 Tokmak und Pišpek, 1864 Aulie ata, Turkestan und Čimkent. Jede neue Eroberung mußte, da sich der besiegte Teil nicht in die Verluste finden wollte und sie bei der ersten Gelegenheit zurückzuerobern trachtete, zu neuem Vorschreiten führen. Durch die Niederlagen Kokands sah sich nun Buchara bedroht. Noch bevor das bucharische Heer ganz versammelt war und eingreifen konnte, wurde 1856 Taškent genommen. Ein kleiner, durch Verpflegsschwierigkeiten hervorgerufener Mißerfolg der Russen anfangs 1866 führte zum Kriege mit dem schon nachgiebig gestimmten Emir von Buchara. Sein den Russen an Zahl weit überlegenes Heer (40.000 Mann) wurde aber am Syr Darja geschlagen und anschließend daran Chodžent, das inzwischen der Emir als bucharisches Gebiet erklärt hatte, besetzt. Nachdem im selben Jahre (1866) noch Džisak und Ura tjube genommen worden waren, wurde Friede geschlossen und aus dem seit 1847 eroberten Gebiet 1867 das Generalgouvernement Turkestan gemacht. Neue russische, die Sicherheit der Grenze bezweckende Forderungen und die Volksstimmung in Buchara führten 1868 abermals zum Kriege mit Buchara und zur Wegnahme des Gebietes von Samarkand. Damit waren die Khanate Kokand und Buchara durch einen Keil russischen Gebietes und das Gebirge endgültig getrennt und isoliert. 1870 wurden noch einige kleinere Gebiete Bucharas dem Generalgouvernement Turkestan einverleibt.

Buchara, in welchem infolge der äußeren Ereignisse Bürgerkriege ausgebrochen waren, erholte sich nie wieder zu einer selbständigen Rolle.

Die Lage Rußlands in Zentralasien während dieser Zeit des raschesten Fortschreitens gegen den Indus wird durch eine Note Gorčakows gekennzeichnet, welche, 1864 an die englische Regierung gerichtet, die hochgehende Erregung Englands beschwichtigen sollte. »Die Lage Rußlands in Zentralasien,« heißt es darin, »sei die aller zivilisierten Staaten, welche an halbwilde, nicht organisierte Völker grenzen. Die Sicherheit des Handels und der Grenzen verlange, daß der zivilisierte Staat ein gewisses Übergewicht ausübe. Zunächst sei man, um Einfälle und Plünderungen zurückzuweisen, genötigt, die Grenzbevölkerung zu einer mehr oder minder unmittelbaren Unterwerfung zu zwingen. Ist dies erreicht und haben die Grenzbewohner ruhigere und seßhaftere Gewohnheiten angenommen, so werden sie nun ihrerseits durch andere Stämme beunruhigt. Pflicht des Staates sei es, jene zu schützen, diese zu züchtigen. Daraus entspringen immer neue Kriegszüge und Schritte nach vorwärts. Ein Zurückgehen gebe es nicht, weil die Asiaten dies als Schwäche ansehen; sie achten und fürchten nur die greifbare Gewalt.« Es gelang der überzeugenden Sprache dieser Note auch, die öffentliche Meinung Englands temporär zu beruhigen.

Die fortwährende Unterstützung räuberischer Einfälle durch Chiwa führte 1873 zum Kriege mit diesem von Steppen und Sandwüsten allseits umgebenen, daher schwer erreichbaren Khanate. Man wählte diesmal das Frühjahr (März bis Mai), wo man weder die Hitze des Sommers noch die Winterkälte zu fürchten hatte und in der Steppe wenigstens Viehfutter traf. Die Operationslinien wurden durch Niederlegung von Vorräten in Etappenpunkten eingerichtet. Die Russen gingen in vier Kolonnen vor. Drei derselben (eine, zirka 5000 Mann, von Džisak durch Buchara, die zweite, zirka 5000 Mann, von Embinsk südlich Orenburg, die dritte, zirka 2000 Mann, von der Kinderli-Bucht des Kaspischen Meeres aus) erreichten die Oase, schlugen vereinigt die Chiwesen und machten Chiwa zum Vasallenstaat, was es seither auch blieb. Jede dieser Kolonnen hatte zirka 700 *km* durch die Wüste und Steppe zurückgelegt.

Die vierte Kolonne war von Čikišljar an der Südostküste des Kaspischen Meeres aufgebrochen, hatte das ehemalige Bett des Amu Darja (dieser Fluß bog angeblich noch vor

zwei Jahrhunderten aus seiner heutigen Deltagegend auf Krasnowodsk ab und mündete daselbst in das Kaspische Meer) bei Aidin erreicht und den Marsch längs desselben weiter fortgesetzt. Als man aber vom Brunnen Igdy auf Chiwa, das noch 250—300 *km* entfernt war, vorgehen wollte, traf man trotz der Führer auf keinen Brunnen mehr und mußte umkehren. Am 28. April sollen hiebei in der Sonne 65° C. beobachtet worden sein.

Alle Besitzungen Chiwas am rechten Amu Darja-Ufer fielen an Russisch-Turkestan und bildeten von nun an das Gebiet Amu Darja. Der Khan verzichtete auf das Recht, mit anderen Staaten Beziehungen zu unterhalten oder ohne Genehmigung Rußlands Verträge abzuschließen. Er ist heute nicht viel mehr als ein russischer Statthalter.

Der Aufstand der Untertanen Kokands gegen ihren Khan 1875 und das Übergreifen der Bewegung auf russisches Territorium zwangen die Russen abermals zum Einmarsche in Kokand. Nachdem die Ruhe durch Besiegung des Kokandschen Heeres und Wegnahme der Städte nördlich des Syr Darja kaum hergestellt worden war, entbrannte der Aufruhr von neuem in Andižan, dem letzten Zufluchtsorte der Unzufriedenen. Skobelew beendete den Feldzug mit der Wegnahme des letzten Restes des Khanats Kokand (Kokand, Margelan, Andižan) im Anfange des Jahres 1876. Das neuerworbene Land wurde als Ferghana-Gebiet dem Generalgouvernement Turkestan einverleibt. Letzteres bestand nun aus den Gebieten Syr Darja, Samarkand, Amu Darja und Ferghana.

Inzwischen hatten die Russen bis 1869 an der Ostküste des Kaspischen Meeres durch Anlage mehrerer Forts ebenfalls festen Fuß gefaßt. Veranlassung hiezu bot die Naphthagewinnung und die ertragreiche Fischerei, wie der Wunsch nach Eröffnung von Handelswegen in dieser Richtung nach Zentralasien. Auch hier führte die Bestrafung der räuberischen Turkmenen für Überfälle und die nötige Sicherung schon 1870 bis Kisil Arwat, 1871 bis an den Salzsee Sarykamyš. Aus diesem Gebiete wurde 1874 der Militärbezirk Transkaspien gebildet. Die fortwährende Beunruhigung durch die Turkmenen von Osten her und die Notwendigkeit der Aufrechterhaltung des russischen Ansehens zwangen 1874, 1876 und 1878 zu wiederholten Expeditionen.

Das rasche Vorgehen der Russen in den Sechziger- und Siebzigerjahren (1866 nahmen sie Taškent, 1868 Samarkand,

1873 Chiwa, 1876 Kokand) in Zentralasien dürfte in nahen Zusammenhang mit den Aufständen und Kriegen auf der Balkanhalbinsel 1875 und 1876 zu bringen sein, in deren Verlauf endlich Rußland selbst auf dem Balkan engagiert wurde.

Die Umtriebe politischer Agenten Englands während der Unruhen in der Türkei Mitte der Siebzigerjahre veranlaßten Skobelew, damals Gouverneur in dem von ihm unterworfenen Ferghanagebiete, dem Generalgouverneur von Turkestan (Kaufmann) einen Feldzugsplan vorzulegen. Man sollte sich mit Afghanistan verbinden, nach Kabul vorrücken, von dort aus den Aufstand in Indien entfachen und organisieren und dann im Vereine mit den Afghanen unter rücksichtsloser Kriegführung (»sous la bannière du sang et de l'incendie«) nach Indien einfallen. Aber der Krieg von 1877/78 nahm alle Kräfte Rußlands gegen die Türkei in Anspruch, so daß es zur Ausführung des Planes Skobelews nicht kam. Erst die feindselige Haltung Englands unmittelbar vor und auf dem Berliner Kongresse und der drohende Angriff seiner Flotte führte zu einer demonstrativen Bewegung gegen Indien. Drei Kolonnen wurden in Marsch gesetzt. Die erste aus dem Amu-Darja-Gebiete auf Čardžuj; mit ihr sollten sich die Truppen des Militärbezirks Transkaspien vereinigen und weiter, wahrscheinlich über Merw, auf Herat vorgehen. Die zweite aus Samarkand über Buchara wahrscheinlich auf Balch, Bamjan und Kabul. Die dritte Kolonne brach aus dem Ferghanagebiete auf und übersetzte den Alairücken, um über die Pamir gegen Tschitral und Kaschmir in der Direktion des oberen Indus vorzudringen. Dieser Vorrückung kann wohl die ernste Absicht, bis an den oberen Indus zu kommen, nicht zugeschrieben werden, denn die Stärke aller drei Kolonnen betrug zusammen nur 20.000 Mann. Daß man mit einem solchen Kräfteaufgebot Eindruck zu machen hoffte, zeigt, daß man in Rußland dazumal wenigstens England mit bezug auf Indien für sehr nervös hielt. Der Abschluß des Berliner Friedens setzte der Vorbewegung, kaum daß sie begonnen hatte, ein Ende. Da die Afghanen damals mit England im Kriege lagen und nicht gleichzeitig nach zwei Seiten hätten Front machen können, war die Gefahr immerhin groß, daß die Russen endgültig in Afghanistan hätten Fuß fassen können. Und diese Drohung, einen großen Schritt weiter auf dem Wege nach Indien zu tun und die damaligen Schwierigkeiten in Indien durch Ermutigung der aufgeregten Bevölkerung zu steigern, mag wohl

auch der eigentliche praktische Zweck des Unternehmens gewesen sein, das man wieder rasch einstellte, um den Engländern durch Abziehen afghanischer Kräfte keinen Dienst zu leisten.

Im Jahre 1879 unternahmen die Russen, auch von Persien hiezu aufgefordert, eine neuerliche Expedition von Čikišljar über Kisil arwat gegen die Turkmenen. Der Angriff auf das befestigte Geok tepe wurde aber zurückgeschlagen; das Expeditionskorps kehrte um. Dieser Mißerfolg zwang 1880 zu einer Wiederholung des Zuges, diesmal unter Führung Skobelews. Durch die bisherigen Erfahrungen belehrt, schritt man zu einer ausreichenderen Vorbereitung der Operation durch Anlage von Depots und der ersten Strecke der transkaspischen Bahn (Gl. Annenkow). Anfangs 1881 wurde Geok tepe, im Anschlusse daran Aschabad und Tedžen (letzteres vom jetzigen Kriegsminister Kuropatkin) genommen. Aus dem eroberten Lande und dem bisherigen Militärbezirke Transkaspien wurde das Gebiet Transkaspien gebildet.

Mit großem Geschick hatte es die russische Diplomatie hintangehalten, daß England, die russische Schlappe von 1879 benützend, wichtige Fortschritte in Persien und Afghanistan machte.

Im Jahre 1884 bot die Oase Merw »freiwillig« ihre Unterwerfung an. Es kam abermals zu erregten diplomatischen Auseinandersetzungen mit England, welches bereits Herat, den »Schlüssel Indiens«, bedroht sah. Englische Offiziere befestigten Herat und traten an die Spitze eines mit englischem Gelde errichteten afghanischen Korps von 4000 Mann, das sich nördlich Kuška auf einem Gebiete, welches nach russischer Auffassung bisher nicht zu Afghanistan gehört hatte, festsetzte. Gleichzeitig schwebten zwischen Rußland und England Verhandlungen über die Festsetzung der russisch-afghanischen Grenze. Als das afghanische Detachement der russischen Aufforderung, zurückzugehen, keine Folge gab, wurde es am 30. März 1885 durch eine inzwischen am Murghab gesammelte russische Abteilung überraschend angegriffen und blutig zurückgeschlagen. Nach russischer Meinung wäre es schon damals möglich gewesen, im Anschlusse an diesen Erfolg auch Herat zu nehmen. Es kam jedoch 1887 zur Festlegung der Grenze, wonach das strittige Gebiet zu Transkaspien fiel. Von der Grenze bis Herat sind heutigentags nun nicht viel mehr als 100 *km* zurückzulegen.

Die Pamir hatten ehedem zum Khanate Kokand gehört, waren aber bis 1891 von Rußland, das dieses Khanat zu russischem Territorium gemacht hatte, nicht besetzt worden. England, das auch von dorther eine russische Vorrückung nicht für unmöglich hielt, trachtete nun, dieses Gebiet zwischen China und Afghanistan aufzuteilen, um diese Staaten bei einem russischen Angriffe für englische Zwecke engagieren zu können. Die Afghanen besetzten den Wachan, die Chinesen erschienen am Sorkul-See (auch Sary-kul). Nach mehreren demonstrativen Entsendungen russischer Detachements in den Jahren 1891, 1892 und 1893 (ein solches blieb auch den Winter über mitten in den Pamir auf dem zirka 3800 *m* hohen Šadšanskij post zurück) und nach Vertreibung der Chinesen und Afghanen, kam es im Jahre 1895 zur Grenzregulierung in den Pamir. Rußland steht hienach am Pamirskij post, Sorkul-See und am Pjändsch bei und südlich Kala i Wamar; an Afghanistan fielen die westlichen, an Buchara die östlichen Teile der Gebiete Rošan, Šugnan und Wachan. Die Südgrenze Afghanistans in den Pamir verläuft längs des Hindukusch. Afghanistan blieb ferner im Besitze der Landschaft Badachschan gegen Überlassung der am rechten Ufer des Pjändsch gelegenen Teile von Darwas (Rošan, Šugnan, Wachan) an Buchara. Da letzterer Staat völlig in der Hand Rußlands ist, so ist es ganz gerechtfertigt, als russische Grenze im Pamirgebiete die Linie von Kala i Wamar längs des Pjändsch über Šung und entlang des Flusses Pamir über den Sorkul-See, Kisil-Arwat in das Ursprungsgebiet des Ak-su anzusehen.

Zwischen englischem und russischem Territorium liegt überall jener schmale Streif afghanischen Gebietes, das zwischen Pjändsch und Pamirfluß einerseits und dem Hochgebirgsrücken des Hindukusch anderseits zur chinesischen Grenze zieht. Die russische Regierung verpflichtete sich, sich jeder Einmischung in die Angelegenheiten dieses afghanischen Gebietes zu enthalten und erkannte dasselbe als zur englischen Machtsphäre gehörig an, wogegen England zusicherte, dort keine militärischen Vorbereitungen zu treffen und den Emir im vollen Besitze der Herrschaft zu belassen. Dadurch erhielt dieses Gebiet die Bedeutung einer für beide Regierungen neutralen Zone. Man darf dabei nicht vergessen, daß solche Abmachungen für den das negative Ziel der Abwehr verfolgenden Staat — hier England — nur den Wert haben, die Vorbereitungen für einen feindlichen Einfall ein

Stück abzurücken, was in diesem schwierigen Hochgebirge immerhin von Bedeutung ist, daß diese Abmachungen aber nichts mehr wert sind, sobald das freundliche Einverständnis authört.

In diesem zuletzt erworbenen Gebiete hält Rußland ein Besatzungsdetachement von zirka 130 Mann am Fort Pamirskij post, von wo aus sich das gebirgige Hochland infolge der Kommunikationsverhältnisse am leichtesten beherrschen läßt.

Im Jahre 1898 wurde das Generalgouvernement Turkestan mit Transkaspien und dem Gebiet Semirječe zum neuen Generalgouvernement Turkestan zusammengefaßt und dadurch die Leitung aller zivilen und militärischen Verwaltungsgeschäfte in eine Hand gegeben, eine Bürgschaft für die einheitliche Anstrebung weiterer Ziele.

In dieser Art rückte die russische Grenze in der kurzen Zeit von 25 Jahren (1860—1885) vom Alatau-Gebirge bei Wjernyj bis tief hinein in die Pamir, vom unteren Syr Darja bis Kuška (1200 *km*) und vom Kaspischen Meere bis an den mittleren Amu Darja vor. Von der heutigen Grenze bis an den Indus ist es kaum weiter und die geographischen Hindernisse, welche die Russen auf ihrem Wege dorthin treffen würden, sind kaum größer als die Wüsten Mittelasiens, die sie nach einigen vergeblichen Versuchen und trotz vieler Opfer schließlich doch besiegten. Wenn die weitere Vorrückung in Zukunft vielleicht dennoch langsamer erfolgen dürfte, so deshalb, weil die Verteidigungskraft des Gegners mit der Gefahr wachsen wird, weil Rußland an den Grenzen eines konsolidierteren, widerstandsfähigeren Staatswesens (Afghanistan) angelangt ist, als es die bisher unterworfenen waren und weil es daher größerer, gründlicherer Vorbereitung für die Fortsetzung des Angriffes bedarf als bisher. Der seit dem Jahre 1894 eingetretene, äußerliche Stillstand in dem Vorgehen Rußlands ist von diesen Vorbereitungen ausgefüllt. Sie erstrecken sich auf die Festigung der russischen Herrschaft in den neuerworbenen Provinzen Zentralasiens, um in denselben bei weiterer Vorrückung eine verläßliche Basis zu gewinnen, auf die Schaffung leistungsfähiger Kommunikationen, um an die entlegenen Grenzen Verstärkungen jeder Art rasch heranbringen zu können, ferner auf die Anbahnung günstiger Verhältnisse in Persien, das einer Vorrückung durch Afghanistan in Flanke und Rücken, einer Vorrückung ans Meer frontal im Wege liegt.

Die Politik Rußlands in Zentralasien und Iran.

Den Russen wird ein besonderes Geschick nachgerühmt, die halbkultivierte Bevölkerung ihrer asiatischen Eroberungen mit der russischen Herrschaft zu versöhnen. Richtig ist es jedenfalls, daß der Russe als Eroberer und Verwalter unterjochter Völker sich anders zu ihnen stellt, als es Kolonisatoren romanischen oder germanischen Stammes vielfach taten. Der Russe ist in Asien vorsichtiger und zugänglicher. Er begnügt sich mit der Anerkennung seiner Gewalt, ohne sich schroff über den Besiegten zu erheben. Er achtet die vorgefundenen religiösen und bürgerlichen Einrichtungen wie die seinigen, er legt den Unterjochten keine neuen Lasten auf und — was vielleicht die Hauptsache ist — er überschwemmt das Land nicht mit Einfuhren, Unternehmern und Händlern, die das Volk aussaugen und die Produktions- und Besitzverhältnisse verschieben. Trotzdem mag die an Stelle der Unsicherheit getretene Ordnung, die Achtung vor dem Gesetze, die Verbreitung westlicher Kultur noch viel mehr aus der Autorität entspringen, die die Russen durch ihre Waffenerfolge errungen haben.

Die Bewohnerschaft Russisch-Turkestans, zirka 7·5 Millionen, setzt sich aus verschiedenen arischen, mongolischen und türkischen Rassen und Mischrassen zusammen. Am zahlreichsten sind die Kirghisen mongolischer Rasse, die etwa 30% der Gesamtbevölkerung ausmachen und in den weiten Steppen fast durchwegs eine nomadisierende Lebensweise führen. Sie haben die russische Untertanenschaft größtenteils gutwillig angenommen und sind das verläßlichste und friedlichste Element. Der wichtigste Teil der Bevölkerung ist derjenige, der die kultivierten Gebirgsfüße und die fruchtbaren Oasen mit den Überresten einer alten Kultur bewohnt. Es sind dies die Usbeken, Tadžiken und Sarten, türkische und arische Rassen und Mischrassen. Die Sarten beschäftigen sich meist mit Industrie und Handel, die Tadžiken mit Ackerbau. Die Usbeken waren und sind in Buchara und Chiwa noch der herrschende Volksstamm, der mit der neuen Ordnung der Dinge am wenigsten zufrieden und daher das unverläßlichste Element ist. Die Bewohner Transkaspiens sind größtenteils Turkmenen, zum Teile seßhaft, zum Teile Nomaden. Außerdem kommen in ganz Turkestan Perser, Araber, Inder und Juden vor. Der

Religion nach bekennt sich der weit überwiegende Großteil, fast die Gesamtheit der Bewohnerschaft, zum Islam; ein kleiner Prozentsatz der Bevölkerung sind Heiden und Juden, die eingewanderten Russen (zirka 2—2·5%) griechisch-orthodoxe Christen. Gerade die Religion spielt — wie überall im Oriente — eine große Rolle. Vor dem Fanatismus des Islam verschwinden die Rassen- und Kastenunterschiede. Eine von autoritativer Seite ausgehende Berufung zur Verteidigung des Glaubens könnte alle diese national verschiedenen Völkerschaften, deren hervorstechendste Züge Unwissenheit und Mißtrauen sind, gegen die russischen Beherrscher fanatisieren. Die Religion könnte daher leicht jenen Angriffspunkt abgeben, an dem eine feindliche Macht den Hebel anzusetzen hätte, um den Russen in diesen Gebieten große Schwierigkeiten zu machen. So intolerant die Russen auf dem Gebiete des eigenen Bekenntnisses sind, ebenso duldsam sind sie deshalb gegen Angehörige des Islam.

Über die politische Stimmung der denkenden Teile der einheimischen Bevölkerung sich ein zutreffendes Bild zu machen, dürfte schwer sein. Die streng gehandhabte Polizei läßt kaum einen Einblick zu.*) Wie unwissend und leicht erregbar aber die große Menge ist, zeigt der Aufstandsversuch von Andižan im Jahre 1898. Ein ausländischer mohammedanischer Emissär konnte die Einwohner einiger Dörfer dazu bringen, das Schützen-Bataillon dieser Stadt nächtlicherweise zu überfallen. Die beherzte Gegenwehr der im Schlafe dezimierten Garnison und das energische Eingreifen der Behörden**) erstickten diesen Aufruhr im Keime. Die strenge Bestrafung der Übeltäter, die verschärfte Wachsamkeit der Behörden und die starke Militärmacht (etwa 40.000 Mann) dürften seither wohl die Überzeugung der Einheimischen befestigt haben, daß die russische Herrschaft nicht mehr abzuschütteln sei. Die Khans von Buchara und Chiwa ergriffen die Gelegenheit, um dem Zaren ihre Loyalität zu bezeugen.

---

*) Seit mehreren Jahren z. B. ist es behufs Verhinderung der Ausspähung Fremden verboten, ohne ausdrückliche Erlaubnis die Bahn Merw—Kuška zu befahren.

**) Von den Teilnehmern am Aufstande wurden 18 durch den Strang hingerichtet, 241 zur Bergwerksarbeit in Ketten verurteilt. Ein Gebietsstreifen von 32 *km* Länge und 1 *km* Breite längs des von den Aufrührern begangenen Weges fiel an den Staat; 3 Dörfer wurden den Einheimischen weggenommen und russischen Ansiedlern gegeben und dem ganzen Bezirke eine Strafzahlung von 300.000 Rubeln auferlegt. Eine so strenge Bestrafung dürfte der Bevölkerung von ganz Turkestan die Macht Rußlands deutlich gemacht haben.

Mitten in Russisch-Turkestan liegen zwei nur in bezug auf einige Zweige der inneren Verwaltung noch selbständige Staatswesen, Chiwa und Buchara, ersteres mit zirka 0·5, letzteres mit etwa 2—2·5 Millionen Einwohnern desselben Völkergemisches und derselben Religion wie im benachbarten russischen Territorium. Der Khan von Chiwa und der Emir von Buchara sind aber kaum mehr als Statthalter des »weißen Zaren«. Rußland vertritt diese Länder nach außen, lenkt ihre Politik und hat das Recht, Kommunikationen zu bauen und Garnisonen zu halten. Da Chiwa ganz, Buchara größtenteils von russischem Territorium umgeben ist, sind sie auch wirtschaftlich und kommerziell völlig in der Hand Rußlands. Die Aus- und Einfuhr vollzieht sich auf russischen Kommunikationen, der zentralasiatischen Bahn und den Schiffahrtslinien des Amu Darja, Aral- und Kaspi-Sees, wie auf den zu letzteren führenden Karawanenwegen; die Verbindungen Bucharas nach Indien und China sind durch hohe und breite Gebirge sehr erschwert. Beide Staaten gehören zum russischen Zollgebiete. Der Emir von Buchara hält ein kleines stehendes Heer (13 schlecht bewaffnete Bataillone, 1 Schützenkompagnie, 4 Reitersotnien und 800 Artilleristen mit ganz veralteten Geschützen), das in seiner verständnislosen Nachäfferei alles Russischen der Spott der russischen Offiziere und dessen Wert in jeder Beziehung ein sehr fragwürdiger ist. Überzeugt von der Macht Rußlands, lassen die Beherrscher beider Länder keine Gelegenheit vorübergehen, den »großen weißen Zaren« ihrer Ergebenheit zu versichern. Sie fühlen zu sehr, daß sie nur von der Gnade Rußlands leben, als daß sie aus eigener Initiative jemals noch den Versuch machen sollten, die russische Oberhoheit abzuschütteln.*) Um so unverläßlicher sind ihre Untertanen, die in ihrer Unwissenheit und in ihrem religiösen Fanatismus den Bewohnern Russisch-Turkestans ebenbürtig sind.

Immerhin dürfte Rußland bei einer Vorrückung über die jetzigen Grenzen gezwungen sein, nicht unbeträchtliche Kräfte im Lande zurückzulassen, um unzufriedene oder aufgewiegelte Elemente niederzuhalten und die Verbindungen und den Rücken gegen die eigenen Untertanen zu decken.

Eine andere Art der russischen Vorbereitungen betrifft die Erbauung von Bahnen und die Anlage wichtiger Militär-

*) Der Sohn des Emirs von Buchara wurde im kaiserlichen Pagenkorps erzogen.

straßen. Die Unternehmungen in Zentralasien im vorigen Jahrhundert waren besonders deshalb sehr schwierig und riskant, weil es unmöglich war, größere Heereskörper quer durch die Wüsten vorrücken zu lassen, welche das Kaspische Meer und den Ural von Turkestan trennen.

Im Winter drohten die große Kälte und Schneestürme, im Sommer der Wassermangel, große Sandstürme und die exzessive Hitze mit Vernichtung. Ebenso schwer war es, engagierten Truppen Verstärkungen an lebendem und totem Material zuzusenden. Der riesige Train und das Schicksal der Expedition gegen Chiwa 1839 geben ein Beispiel davon. Für die demonstrative Operation des Jahres 1878 wäre Orenburg der Etappen-Anfangsort gewesen; denn die näher an der Operationsrichtung auf Herat liegende Ostküste des Kaspischen Meeres, bis wohin man gleichfalls Massentransporte leicht bringen konnte, eignete sich als Ausgang für die Operation deshalb nicht, weil auch hier die Verbindungen durch Steppen und Wüsten und überdies durch das Gebiet der noch nicht unterworfenen Tekinzen oder durch fremdes persisches Gebiet hätten geführt werden müssen. Von Orenburg wäre der gesamte Nachschub mit Kameltransporten durchzuführen gewesen; quer durch einen 1200—1500 *km* breiten, wenig unterbrochenen Steppen- und Wüstengürtel mit wenigen Brunnen und noch weniger festen Ansiedlungen führte der Weg zu den Ausgangspunkten einer Vorrückung über Afghanistan am mittleren Amu Darja und Samarkand. Wenn man im Feldzuge gegen das nähere Chiwa im Jahre 1839 für einen Heereskörper von 4400 Mann einen Train von 10.400 Kamelen gebraucht hatte, so ist es klar, daß im Jahre 1878 bei einem doppelt so großen Wüstenwege an kein ernsthaftes Unternehmen, kaum an eine ernste Demonstration zu denken war.

Heute, 25 Jahre nach 1878, stehen die Verhältnisse für eine solche Unternehmung völlig anders. Die Wüste existiert für die letztere nicht mehr, denn Rußland steht mit starken, gut eingerichteten Garnisonen in den großen Oasen jenseits dieser Wüste. An die möglichen Ausgangspunkte einer Operation gegen Indien oder bis in die Nähe derselben (Tedžen — Merw — Pendeh — Kuška, der mittlere Amu Darja [von Čardžuj bis etwa Patta hissar] und Margelan) führt eine Bahn, die Truppen und Kriegsmittel von Rußland und vom Kaspischen Meere heranbringt und daher ganz andere Kraftleistungen Rußlands ermöglicht als

früher. Durch diese Bahn sind die Verbindungen gegen jene von 1878 um zirka 1600 *km* abgekürzt. Im letzten Jahrzehnt wurden noch leistungsfähige Transportlinien von der Bahn gegen die afghanische Grenze geschaffen: die 315 *km* lange, 1898 beendete Bahnabzweigung Merw—Kuška, die Schiffahrtseinrichtungen am Amu Darja bis zur Kokča-Mündung, die 1900/01 erbaute Fahrstraße Samarkand—Termes und die 1897 fahrbar eingerichtete Verbindung von Oš bis zum Pamirskij post, weit hinein in die Pamir.

In der Nähe der Grenze und an den Endpunkten dieser Linien wurden befestigte Depots — die Festung Kuška, dann die Befestigungen von Kerki, Termes und der Pamirskij post — angelegt, um dort für den Bedarfsfall Vorräte gesichert anhäufen zu können. Die Leistungsfähigkeit der Bahn wurde sukzessive und besonders in den letzten Jahren erhöht und in Kuška Material für die feldmäßige Verlängerung derselben angesammelt.*)

Zu diesen umfangreichen Vorbereitungsarbeiten trat in allerjüngster Zeit noch der Bau der Vollbahn Orenburg—Kasalinsk—Turkestan—Taškent**) hinzu, der seiner großen Bedeutung nach zu besonderer Aufmerksamkeit herausfordert. Dank der zentralasiatischen Bahn und den Schiffahrtslinien des Amu Darja, Aral-Sees und des Syr Darja, welche den Materialzutransport gestatteten, konnte der Bau im Jahre 1901 an mehreren Punkten in Angriff und die Beendigung schon für 1904 in Aussicht genommen werden. Nach Zeitungsberichten geht die Arbeit rüstig vorwärts, da das Terrain — außer Flugsand — keine Schwierigkeiten bietet; 1902 wurde eine Station nächst Taškent eröffnet. Arbeiterzüge verkehren von Orenburg und Taškent bis weit hinein in die Steppe. Diese Bahn wird die kürzeste Verbindung Turkestans mit Zentralrußland und — so lange das Projekt Tomsk—Taškent nicht ausgeführt ist — auch mit Sibirien sein, dessen Kriegsmittel in erster Linie eine Reserve für den Militärbezirk Turkestan sind. Weit rascher als bisher wird Rußland in Zukunft große Kräfte***) nach Turkestan bringen, eventuell von dort herausziehen können.

*) »Russkij Invalid« von 1903, Zirkular des Hauptstabes Nr. 190 von 1903 und »Münchener Allgemeine Zeitung«.

**) Die Bahn wird eine Länge von zirka 1800 *km* (mehr als die dreifache Länge der Strecke Wien—Triest) haben und soll 115 Millionen Rubel kosten.

***) Skobelew schätzte seinerzeit (1878) das für einen Zug durch Afghanistan nötige Truppenaufgebot auf 150.000 Mann, hievon 90.000 Mann für Besatzungen auf den Etappenlinien.

Während der mit der zentralasiatischen Bahn endigende Transportweg durch die Schiffahrt am Kaspischen Meere kompliziert wird, die im Winter infolge häufiger Stürme und Eis nicht immer verläßlich ist, stellt die neue Bahn eine einfachere, durchlaufende, immer funktionierende Schienenverbindung über Orenburg nach Taškent und von hier längs der ganzen Front Turkestans dar. Auch kann die zentralasiatische Bahn, welche von westlich Geok tepe bis Tedžen nahe der persischen Grenze und dem Gebirge führt, von dorther eventuell gefährdet werden, die Linie Orenburg—Taškent dagegen führt durch wenig bewohnte Steppen mit friedlicher Nomadenbevölkerung und bedürfte kaum einer erheblichen Sicherung.

Inzwischen hat die russische Diplomatie in Persien, das sowohl einer Vorrückung gegen Afghanistan wie gegen die kleinasiatische Türkei in Flanke und Rücken liegt, mit dem größten Erfolge gearbeitet, um den russischen Einfluß in diesem Reiche zu vermehren und es mit der Zeit in einen Zustand der Abhängigkeit von Rußland zu bringen. Dieses ehedem so mächtige Reich, das sich noch in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts der russischen Vorrückung im Kaukasus entgegenstellen konnte, ist heute zu einer unbedeutenden Macht herabgesunken. Wohl hat es noch an neun Millionen Einwohner, von denen übrigens ein Drittel eine nomadisierende Lebensweise führen. Die auf jedem Gebiete korrumpierte Verwaltung, die Unbotmäßigkeit und die Armut eines großen Teiles der Bevölkerung, der Mangel einer verläßlichen staatlichen Organisation und die Ohnmacht der Regierung dürften es in absehbarer Zeit zu größeren Kraftäußerungen Persiens nicht kommen lassen. Daran dürften auch die reformatorischen Bestrebungen des gegenwärtigen Schahs nicht viel ändern. Eine Reihe von Niederlagen und Verlusten und das Auftreten der Russen im Kaukasus, in Zentralasien und in Persien selbst dürften wohl alle führenden Teile der national sehr gemischten und unwissenden Bevölkerung von der Machtfülle Rußlands überzeugt haben.

Das Heerwesen Persiens befindet sich in desolatestem Zustande. Von den 80 Bataillonen sind immer 23 zum Dienste einberufen; aber auch diese üben (im Zug und in der Kompagnie) höchst selten, werden größtenteils zum Wachtdienst verwendet und haben sehr geringe Stände. Die

Bewaffnung besteht aus dem österreichisch-ungarischen Werndlgewehr M. 77; doch sind die Vorräte hieran meist deponiert und die Bataillone der Provinz mit Vorderladgewehren beteilt. Schießübungen finden seit Jahren nicht mehr statt.

Die Kavallerie besteht aus einer nach russischem Muster organisierten Reiterbrigade und aus 125 irregulären (aus Nomaden zu bildenden) Regimentern, für deren Aufstellung keinerlei Friedensvorsorgen bestehen. Nur die zirka 1500 Reiter zählende Leibwache des Schahs ist im Frieden präsent.

Die Artillerie ist geschützweise und in kleine Detachements zersplittert. Es sind zirka 150 Stück Hinterlad- (größtenteils 7, 8 und 9 Zentimeter-Uchatius-) Geschütze, an 100 gezogene Vorderlad- und 1000 glatte Geschütze aller Kaliber vorhanden. Bespannungen bestehen nur bei sechs Batterien in Teheran. Schießübungen finden nirgends statt.

Technische, Sanitäts- und Traintruppen fehlen vollständig. Die Munitionsfabriken sind in den letzten Jahren eingegangen. Die Ausbildung wird von einem durch die österreichisch-ungarische Militärmission vom 1878—1881 geschaffenen Korps von Instruktionsoffizieren besorgt. Alle sonstigen sehr zahlreichen Offiziersstellen sind von Leuten besetzt, die hiefür nie ausgebildet wurden und nur den Gehalt einzustecken wünschen.

Die Aufbringung erfolgt durch die Werbung seitens hiezu verpflichteter Gemeinden. Da die Regimentsinhaber allein für den Stand und die Kriegsdiensttauglichkeit zu sorgen haben und hiebei nie kontrolliert werden, herrscht die größte Bestechlichkeit. Der Sold ist sehr gering und oft rückständig. Die Soldaten bringen sich meist durch Nebenerwerb fort. Den größeren Teil des Kriegsbudgets bilden Gnadengehälter.

Diese Zustände machen ein wirksames und nachhaltiges militärisches Auftreten Persiens in absehbarer Zeit unwahrscheinlich. Russische Offiziere halten 10.000 Mann russischer Truppen für ausreichend, allen Truppen Persiens (zirka 115.000 Mann im Kriege) die Spitze zu bieten.

Von den persischen Truppen dieser Art unterscheidet sich nur die durch russische Offiziere 1879 organisierte Reiterbrigade, die im Jahre 1899 in ein Detachement aller Waffen

umgewandelt wurde. Dasselbe besteht unter Kommando mehrerer russischer Offiziere aus 4 Regimentern und 2 reitenden Batterien à 4 Geschützen und zählt zirka 200 Offiziere, 1500 Mann. Die Regimenter bestehen aus Reitern und Fußsoldaten, deren gegenseitiges Zahlenverhältnis von dem Vorhandensein von Pferden abhängt und sehr wechselt. Die Ergänzung erfolgt durch freiwilligen Eintritt von Tataren, Kurden, Türken, selten von Persern. Für die Ausbildung werden russische Reglements angewendet. Uniform und Bewaffnung sind russischen Ursprungs. Die Disziplin scheint auch bei dieser Truppe noch zu wünschen übrig zu lassen. Indessen ist sie, auch weil sie im Gegensatze zu den anderen unbesoldeten Truppen regelmäßig und ausreichend bezahlt wird, die einzige, auf welche der Schah rechnen kann. Sie hat im Jahre 1896 nach der Ermordung Musaffer Edins die öffentliche Ordnung in Teheran aufrecht erhalten und versieht mit Detachements in Täbris, Mesched, Kirman etc. auch sonst Polizeidienste. Der russische Kommandant und die russischen Instruktoren (einige Offiziere und Unteroffiziere) unterstehen jedoch nicht dem persischen Kriegsminister, sondern dem russischen Gesandten in Teheran. Die Offiziere sollen am Hofe des Schahs eine sehr angesehene, feste Position haben. Höher als die militärische Bedeutung dieser kleinen Truppe ist der Umstand einzuschätzen, daß sich diese Institution nach russischer Eigenart entwickeln konnte. Sie kann als ein Gradmesser der guten Beziehungen zwischen beiden Staaten und des wachsenden russischen Einflusses betrachtet werden. In neuester Zeit endlich soll der Schah angeblich eingewilligt haben, daß auch andere persische Truppen durch russische Offiziere reorganisiert und instruiert werden.

Die Versuche Rußlands, Persien in seinen Interessenkreis zu ziehen und in eine gewisse Abhängigkeit zu bringen, erstrecken sich hauptsächlich auf das kommerzielle und Verkehrswesen. Schon in den Siebzigerjahren des vorigen Jahrhunderts und noch mehrmals nachher erhielten russische Finanzmänner Privilegien für Bahnbauten, ohne letztere je zur Ausführung zu bringen. In neuester Zeit beschäftigten sich russische Kreise hauptsächlich mit zwei großen Projekten einer das russische Bahnnetz mit dem Persischen Golf verbindenden Trasse. Das eine betrifft die bei

Džulfa*) anknüpfende, zirka 2300 *km* lange Linie Täbris—Kasbin—Teheran—Ispahan—Schiras—Lar—Bender Abbas, das andere die Linie Aschabad—Mesched—Birdschand—Kirman—Bender Abbas mit der Abzweigung von Birdschand nach Nasirabad (Nasterabad). Beide Linien sollen von russischen Ingenieuren unter der Maske naturwissenschaftlicher Forschungen bereits rekognosziert worden sein.

Eine mit russischem Gelde erbaute und von Russen betriebene Bahn durch Persien zum Meere würde sehr wahrscheinlich ähnliche Folgen nach sich ziehen, wie die ostchinesische Bahn durch die Mandžurei nach Port Arthur. Da Persien vielleicht nicht genügende Garantien für die Sicherung des Betriebes bieten könnte, würde die Bahn durch russische Truppen bewacht werden müssen, wie dies in ähnlicher Weise bei der chinesischen Ostbahn in der Mandžurei der Fall war. Die Bahn erfordert und sichert gleichzeitig den Besitz des Hafens, in den sie münden würde. An den Bahnbau würden sich Konzessionen für russische Unternehmungen behufs Ausbeutung der Naturschätze Persiens knüpfen, die Bahn würde den persischen Handel auf sich ziehen und beherrschen und damit russische und persische Interessen in noch engere Verbindung bringen, Verhältnisse, die die Selbständigkeit und Eigenberechtigung Persiens zu gunsten Rußlands sehr beschränken müßten. Größere Bedeutung für eine russische Vorrückung durch Afghanistan hätte naturgemäß die über Mesched nach Nasirabad projektierte Linie, sei es, daß sie die rasche Versammlung starker Truppen weit jenseits der heutigen Grenzen ermöglichen, sei es, daß sie die Operation durch Sicherstellung der Subsistenz erleichtern würde.

Zwei andere Projekte — Teheran — Schahrud — Mesched—Kuška und Aschabad—Birdschand—Tschachbar — wurden bisher von der russischen Presse weniger erörtert.

Von besonderer Bedeutung für die eventuelle Verwirklichung eines dieser Bahnprojekte, wie überhaupt für die Stellung Rußlands in Persien sind die finanziellen und kommerziellen Beziehungen beider Staaten. Neben einer englischen bestehen in Teheran zwei russische Banken mit Filialen in Täbris und Rescht, die den russischen Handel mit Persien fördern. Einer dieser russischen Banken (die

*) Die Bahn Alexandropol—Eriwan wurde 1903 eröffnet, die Fortsetzung bis Džulfa soll im Herbste 1903 in Bauangriff genommen worden sein.

»Diskontovorschußbank Persiens«) bediente sich vor zwei Jahren die russische Regierung*), um Persien ein Darlehen von $22^1/_2$ Millionen Rubel zu gewähren, dessen Amortisierung und Zinsen durch die persischen Zolleinnahmen der persischen Landgrenze und kaspischen Küste sichergestellt wurden. Um die Zollerträge zu erhöhen, mußte sich Persien zur Reorganisation seines Zollwesens und zur fallweisen russischen Kontrolle der Zollgebahrung verstehen. Ebenso wichtig ist das gleichzeitige Zugeständnis Persiens, während der Dauer der Rückzahlung dieser Anleihe (75 Jahre) keinen Anleihevertrag mit einem anderen Staate einzugehen und außer an russische Unternehmer keine Bahnbaukonzessionen zu erteilen. Nach englischen Blättern sollen speziell eine an die zentralasiatische Bahn anknüpfende Linie über Mesched, Chaf, Birdschand, Kirman nach Bender Abbas und eine Zweiglinie von Birdschand nach Nasirabad in Aussicht genommen und außerdem Rußland das Recht zugesprochen worden sein, längs dieser Linien Truppenabteilungen zum Schutze derselben zu halten und Straßen in das Innere des Landes anzulegen. Besondere Bedeutung erhält dieser die Macht Rußlands in Persien begründende Vertrag dadurch, daß er einen Sieg der russischen Diplomatie über die englische Konkurrenz bedeutet. Diese Tatsache gewinnt an Relief durch den Umstand, daß Rußland wenig später eine ältere Schuld Persiens an England mit einmaliger Zahlung beglich, um die seinerzeit dafür an England verpfändeten Zolleinnahmen der persischen Meeresküste freizumachen und damit den englischen Einfluß in Südpersien und im Persischen Golfe zu schwächen.

Die »Birżewija Wjedomosti« vergleichen diesen russisch-persischen Anleihevertrag und die darin geknüpften Konzessionen mit jenem, den China nach dem Frieden von Schimonoseki mit Rußland schloß. »Der Anleihe Chinas bei Rußland folgte damals die Gründung der Russisch-Mandżurischen Eisenbahngesellschaft, dieser die Pachtung der Kwantung-Halbinsel mit den Häfen Port Arthur und Talienwan, welche dem asiatischen Rußland sichere, jederzeit

*) Die Konzession zur Errichtung dieser Bank erhielt im Jahre 1890 ein russischer Finanzmann, der sie im Jahre 1895 an die russische Regierung weitergab. Die Bank wurde damit ein Organ des russischen Finanzministeriums. Demnächst sollen auch noch andere Filialen derselben aufgestellt werden.

benützbare*) Verbindungen mit den benachbarten pazifischen Küsten gab. Ebenso müsse dem persisch-russischen Vertrage von 1902 die Erbauung der Bahn Džulfa—Teheran—Bender Abbas und die Erwerbung dieses Hafens folgen. Dies werde Rußland den freien Ausgang zum Indischen Ozean geben, den Handel mit Asien und die russische Industrie beleben, der russischen Arbeit, dem russischen Kapital und Einfluß einen weiten Spielraum verschaffen und den englischen Einfluß in Südpersien und im Persischen Golfe schwächen und verdrängen.«

Hier möge darauf hingewiesen werden, daß Rußland in Zukunft im Persischen Golfe auch mit Deutschland zu rechnen haben wird. Der Bau der Bagdadbahn ist bereits gesichert und dürfte in einem Jahrzehnt beendet sein. Diese Bahn wird den deutschen Handel in den Persischen Golf und nach Südpersien bringen, wo Rohprodukte (Baumwolle, Tierwolle, Reis) zu kaufen, deutsche Industrieartikel abzusetzen sind. Die Rentabilität einer russischen Bahn durch Persien dürfte daher durch die Bagdadbahn leiden, was die Erbauung der ersteren gewiß sehr erschwert. Indem daher die Bagdadbahn sowohl in Kleinasien und Mesopotamien, wie im Persischen Golf die Erreichung der russischen Ziele erschwert, schafft sie Gegensätze zwischen Deutschland und Rußland und erleichtert die Stellung Englands, so lange dieses der deutschen, an den Bahnendpunkt im Persischen Golf anknüpfenden Schiffahrt keine Hindernisse in den Weg legt. Allerdings machen es deutsche Zeitungen der deutschen Politik bereits zum Vorwurfe, daß diese noch nichts für die deutsche Position im Persischen Golfe getan habe und dort verspätet auftreten werde.

Bezeichnende Tatsachen für das tägliche Wachsen des russischen Einflusses in Persien sind ferner die Gründung einer orthodoxen Kirchengemeinde seitens persischer (ehedem mohammedanischer) Untertanen in Urmia (Nordwestpersien) und einer russischen Mission daselbst, die Errichtung einer russischen Handelsschule und einer privaten Handelsagentur russischer Handelshäuser und Fabriken in Teheran, die Verbreitung der russischen Sprache in Nordpersien, die Entsendung russischer Ingenieure und militärischer Rekognoszenten an wichtige Routen und russischer Kriegs- und Handelsschiffe in Häfen der persischen Südküste. Nach

*) Der Hafen von Wladiwostok ist im Winter infolge Eis durch fast 4 Monate nicht benützbar.

dem »Russkij Invalid« sollte bis Ende 1903 eine regelmäßige Schiffahrtsverbindung zwischen Odessa und den Häfen des Persischen Meeres eingerichtet werden. Zu diesem Zwecke sollten zwei große Dampfer bestellt und in persischen Häfen Anlegestellen, Magazine und Agentien errichtet werden.

Wie alle diese russischen Bestrebungen auf die Erreichung des offenen Meeres gerichtet sind, ebenso sehr bereiten sie den Weg russischer Truppen durch Persien vor oder erleichtern ihnen denjenigen über Herat. Eine besondere Rolle spielt in letzterer Beziehung die persische Provinz Seistan. Dort stehende russische Kräfte würden, da von Nasirabad wichtige Verbindungen längs der Wasserlinien gegen Südwest-Afghanistan ausstrahlen, den ganzen westlichen Teil dieses Landes mit Herat beherrschen. Während von Kuška über Herat, Farah nach Kandahar rund 700 *km* zurückzulegen sind, beträgt die Distanz von der Grenze Seistans bis Kandahar nur 400 *km*. Die Bahn nach Nasirabad und die Festsetzung in Seistan würden die russische Vorrückung daher um zirka 300 *km* abkürzen. Eine russische Vorrückung mit großen Kräften von der heutigen Grenze über Herat, Farah, Kandahar stößt dermalen infolge der Kommunikationsverhältnisse auf kaum besiegbare Schwierigkeiten bezüglich der Subsistenz der operierenden Truppen; die Bahn nach Nasirabad würde diese Schwierigkeiten wesentlich vermindern. Diese große Bedeutung Seistans für die Verteidigung der indischen Nordwestgrenze veranlaßte die indische Regierung zu Maßnahmen, um in Seistan noch vor den Russen festen Fuß zu fassen (siehe unten).

An Russisch-Turkestan grenzt im Osten die Provinz Kaschgar des chinesischen Reiches. Rußland hat in den letzten Jahren wiederholt wissenschaftliche Expeditionen in dieses Land entsendet, um es zu erforschen und angeblich auch fahrbare Wege nach Kaschgar geschaffen. Von den zentralen Teilen Chinas ist Kaschgar durch weite Sandwüsten und Steppen und durch große Entfernung getrennt und nur durch einen Karawanenweg verbunden.*) Die chinesische Macht ist schon aus dieser Ursache in der entlegenen Grenzprovinz schwach und kaum im stande, sie gegebenenfalls zu

*) Die angeblich 1894 zwischen Peking und Kaschgar angelegte Telegraphenlinie ist in der offiziellen Karte der Verbindungen Russisch-Asiens vom Jahre 1901 nicht enthalten.

verteidigen, noch weniger kriegerische Operationen der Nachbarn militärisch zu beeinflussen. Dies zeigte sich deutlich im Anfange der Neunzigerjahre des vorigen Jahrhunderts, als England den Versuch machte, die Pamir zwischen Afghanistan und China aufzuteilen, um diese beiden Staaten zwischen britischen und russischen Besitz einzuschieben. Beim Erscheinen der Russen in den Pamir räumten die Chinesen ihre schon bezogenen Posten ohne jeden Widerspruch.

Über kurz oder lang dürfte man von russischen Expansionsbestrebungen auch in der Richtung auf Kaschgar hören.

Im Norden grenzt Britisch-Indien mit dem tief in den Himalaya hineinreichenden Vasallenstaat von Sikkim an das Reich des Dalai Lama, das Hochland von Tibet, das dem Namen nach die Oberhoheit Chinas anerkennt. Schon in den Siebzigerjahren des vorigen Jahrhunderts bemühte sich die indische Regierung, mit diesem Lande Beziehungen anzuknüpfen, was vorerst ohne Erfolg blieb. Im Jahre 1886 erschienen die Tibetaner sogar auf den Südabhängen des Himalaya und wurden erst 1888 von den Engländern über die Grenze zurückgejagt. Im Jahre 1890 sah sich Tibet veranlaßt, seine Grenze dem englischen Handel zu eröffnen. Doch verstanden es die Beamten des Dalai Lama bis heute, den Verkehr in sehr engen Grenzen zu halten und auf jede Weise zu erschweren. Während die Bestrebungen der indischen Regierung, in offizielle Beziehungen zu Tibet zu treten, auf diese Weise durch 30 Jahre erfolglos blieben, gelang es den Russen in den letzten Jahren, vom Dalai Lama Zugeständnisse zu erlangen, die den russischen Verkehr und damit dem russischen Einfluß in Tibet Eingang zu verschaffen vermögen. Über die Bedeutung dieses Umstandes wird man sich klar, wenn man daran denkt, daß der Priesterstaat Tibet der Mittelpunkt der buddhistischen Religion ist, welcher große Teile der Bevölkerung der Mongolei, von China, Birma, Kaschmir und Bengalen, in Summe an 500 Millionen Bekenner, angehören. Über Lhassa und durch das Wort des Dalai Lama kann daher Rußland auf die Völkerschaften an seinen Grenzen wie innerhalb der Grenzen seiner Nachbarn Indien und China großen Einfluß ausüben. Denn die religiöse Idee hat über diese Völker eine größere Macht als jede andere. Dies mag wohl die Hauptursache sein,

warum die Regierung des Vizekönigs von Indien im Frühjahre 1903, kurz nach der Rückkehr einer tibetanischen Gesandschaft aus Petersburg, eine Expedition ausrüstete, die über die Grenze Tibets vorgehen und die Handelsbeziehungen zu diesem Staate vorläufig im Wege der Verständigung regeln sollte. Da auch dieser neue Versuch ergebnislos blieb, rückte im Dezember 1903 ein stärkeres militärisches Expeditionskorps (3000 Kombattanten mit sehr zahlreichem Train) unter den Obersten Macdonald und Younghusband in Tibet ein. Der Zeitpunkt ist diesem gegen das russische Prestige gerichteten Unternehmen sehr günstig, da Rußland, auf das lebhafteste in Ostasien engagiert, gegenwärtig kaum etwas tun kann, um dasselbe zu durchkreuzen. Die Tibetaner, welche sonst jeden fremden Eindringling — wie vor wenig Jahren noch Sven Hedin — über die Grenzen zurückwiesen, haben denn auch bisher keinen Widerstand geleistet. Anfangs Jänner 1904 erreichte die Expedition Macdonalds den jenseitigen Ausgang der Gebirgspässe.

Auf diese Weise erweitert sich von Tag zu Tag die Zahl der Punkte, an denen sich englische und russische Interessen berühren. Allen diesen Schachzügen der rivalisierenden Politik der beiden Mächte liegen dieselben Ziele zu grunde: einerseits die Gewinnung der Dardanellenstraße, anderseits die Erhaltung Indiens.

Aus all dem geht für unser Thema hervor, daß Rußland, wenn es in den letzten 20 Jahren in Zentralasien — von den Pamir abgesehen — auch keine territorialen Erwerbungen mehr gemacht hat, nach wie vor denselben Zielen zustrebt. Die großen militärischen Organisationen, die es seither in Turkestan geschaffen hat, die Herstellung leistungsfähiger Verbindungen dorthin, welche die Heranziehung bedeutender Reserven aller Art aus den übrigen Teilen des Reiches ermöglichen, wie seine Politik in Persien und Zentralasien scheinen nur anzudeuten, daß es sich bewußt ist, daß eine weitere Fortsetzung seiner Vorrückung sich auf größere Machtmittel und Vorbereitungen stützen müsse als früher. Am Westrande der zentralasiatischen Gebirge trachtet es, seinen Truppen den Weg durch militärische und politische Maßnahmen vorzubereiten, in den zentralasiatischen Gebirgen selbst, die eine Verwendung großer Kräfte ausschließen, Einfluß zu gewinnen, um die dortigen Gebirgsvölker vorkommendenfalls gegen England auszuspielen.

Die englischen Gegenmaßnahmen und die Lage in Afghanistan.

England konnte den raschen Fortschritten Rußlands in Zentralasien nicht ruhig zusehen. Seine Gegenmaßnahmen bestanden vornehmlich darin, die englische Herrschaft über die von unverläßlichen kriegerischen Gebirgsvölkern bewohnten Grenzgebiete auszudehnen, um vorkommendenfalls die Aufwiegelung derselben hintanzuhalten, daselbst Kommunikationen anzulegen, um die rasche Versammlung und Verschiebung von eigenen Kräften zu ermöglichen, die Grenzen vornehmlich in der Richtung des Hauptkriegsschauplatzes zu erweitern, gleichzeitig aber zwischen eigenem und russischem Gebiete Pufferstaaten bestehen zu lassen oder zu schaffen, Einfluß auf die Politik derselben zu gewinnen und an der Meeresküste des Persischen und Arabischen Meeres, wie im Mittelmeer und am Suez-Kanal festen Fuß zu fassen, um hier jede andere Macht und besonders Rußland auszuschließen und dadurch einer Gefährdung der englischen Schiffahrtsverbindung, deren Verläßlichkeit eine der ersten Stützen der englischen Herrschaft in Indien ist, vorzubeugen.

Die raschen Fortschritte der Russen in den Sechzigerjahren in Zentralasien führten 1869 zu einem Bündnisvertrage des Emirs von Afghanistan mit der indischen Regierung. Dessen erste Folge war die Beilegung der Grenzstreitigkeiten zwischen Afghanistan und Buchara, das die Russen eben hart bedrängt hatten.

Als im Jahre 1878 als russische Antwort auf die Kriegsdrohung Englands (dieses hatte ein Kontingent indischer Truppen nach Malta gebracht und im Mittelmeer eine große Flotte vereinigt) im Frühjahr ein russischer Gesandter in Kabul eintraf und ein bald darauf ebendahin entsendeter englischer Gesandter in den Chaiber Pässen zurückgewiesen wurde, begann die indische Regierung den Krieg gegen Afghanistan. Eine Armee von 41.000 Mann und 144 Geschützen wurde Ende November 1878 in drei Kolonnen, die nördliche von Peschawar durch das Kabul-Tal, die mittlere (General Roberts) über Kuram und den Schaturgardan-Paß gegen Kabul, die südliche über Kwetta und Kandahar in Bewegung gesetzt. Als die nördliche Kolonne anfangs April 1879 Gandamak erreichte, zeigte sich der Emir zum Frieden bereit. Im Vertrage von Gandamak wurde

unter anderm festgesetzt, daß der Emir in äußeren Angelegenheiten den Rat der britischen Regierung erhalten werde, dafür gegen jeden auswärtigen Angriff zu schützen sei. Den britischen Behörden stehe die Kontrolle der Grenzstämme und der von Peschawar nach dem Kabul-Tal führenden Pässe zu. Das Kuram-Tal und die Täler von Sibi (Kwetta) und Pischin fielen an Britisch-Indien. Für Kabul sollte ein britischer Resident ernannt und unter den Schutz einer britischen Eskorte gestellt werden. Dem Emir wurde eine Jahresrente von 120.000 Pfund zugesagt.

Schon wenige Monate nach diesem Vertrage wurde der englische Gesandte in Kabul ermordet und die Engländer mußten den Krieg vom neuen beginnen. Nach verschiedenen Wechselfällen und nach Einnahme von Kabul und Kandahar (die südliche Kolonne kam bis an den Hilmend) endete er mit der Einsetzung des der indischen Regierung genehmen Emirs Abdurrahman auf Grundlage des Friedens von Gandamak. Die Chaiber-Pässe wurden von den Engländern mit mehreren Sperren befestigt, in Kwetta wurde ein Militärlager angelegt. Nachdem die russische Expedition gegen die Turkmenen 1879 gescheitert war, trachtete die englische Diplomatie, von Afghanistan die Zustimmung zu erhalten, bis Herat eine Bahn zu bauen, um sich hier für die Verteidigung des besten gegen den Indus führenden Weges zu etablieren. Die rasche, glückliche Wiederholung der russischen Expedition nach Geok tepe durchkreuzte diese englischen Pläne.

Nach der Besetzung von Merw 1884 durch Rußland begann die indische Regierung zu rüsten und entsendete englische Offiziere zur Befestigung von Herat und zur Führung afghanischer Truppen. Wieder wurden dem Emir von Afghanistan im Vertrage von Rawalpindi seine Grenzen garantiert. Schließlich begnügte sich aber die indische Regierung nach dem Überfalle von Taš köpri (siehe Seite 19) damit, die Bahn von Kwetta bis Tschaman weiterzuführen und den Emir zur Aufgabe seiner Ansprüche an das Gebiet von Pendeh zu bewegen.

Von Kwetta aus trachteten sie seither in Beludschistan festen Fuß zu fassen, um nach Seistan zu gelangen und sich von dort aus mit den Häfen des Persischen Golfes (Bender Abbas, Buschir, Mohammer) in Verbindung zu setzen. Sie legten hiezu eine Karawanenstraße von Kwetta über Nuschki und weiter durch Steppen und Wüsten längs

der afghanischen Südgrenze über Nasirabad bis Birdschand an, die sie mit Brunnen und mit kleinen, von englischen Truppen besetzten und befestigten Posten versahen. Heute kann man das Khanat von Kelat und Beludschistan als englischen Vasallenstaat bezeichnen. Auch dort gibt es indes viele unzufriedene Elemente; wie aus einer kürzlichen Zeitungsnotiz (Zakaspiskoje Obosrenie) hervorgeht, erschienen in Aschabad mehrere Beludschenkhans mit Beschwerden über Schikanen und Bedrückungen durch die Engländer. In den letzten Jahren wurde die inzwischen nach Kwetta gebaute Bahn bis Nuschki verlängert und ihre Fortsetzung nach Seistan, eventuell durch ganz Südpersien zur Bagdad-Bahn von Lord Curzon wiederholt in Vorschlag gebracht. Durch diese Kommunikationen soll der englische Handel in Persien, welcher infolge Erbauung der transkaspischen Bahn sehr zurückging und namentlich in Nordpersien vom russischen ganz verdrängt wurde,*) wieder gehoben und damit auch der politische Einfluß Englands in Persien vermehrt werden. Eine solche Bahn würde den Weg Rußlands zum Persischen Golfe sehr erschweren. Auch liegt Seistan, das mit der Bahn sowohl von Indien wie vom Meere her leicht erreichbar wäre, in der Flanke einer russischen Vorrückung durch West- und Südwestafghanistan. Von dort aus könnten britische Truppen demnach eine über Farah und Girischk gerichtete russische Vorrückung leicht in Flanke und Rücken bedrohen, wodurch Rußland gezwungen wäre, sich vor Antritt einer solchen Vorrückung Südpersiens und speziell Seistans zu versichern. In Südpersien aber stützt sich England auf seine weitüberlegene Seeverbindung, für die es die Wege dadurch vorbereitet, daß es den ganzen Seehandel Persiens, der sich größtenteils über Bender Abbas bewegt, in den Händen hält und damit Hilfsmittel für die Flotte schafft. Wiederholt äußerten sich englische Politiker und die englische Presse, daß der Persische Golf ein englisches Meer werden müsse und eine fremde Seemacht dort nicht zugelassen werden dürfe. Um an dieser Küste Stützpunkte für die Flotte zu gewinnen, wurde Ende der Neunzigerjahre die große Insel Kischm gegenüber Bender Abbas vorübergehend besetzt, dann Maskat an der arabischen Küste als Handelshafen und Kohlendepot eingerichtet,

*) Während nach Rittich England vor 50 Jahren noch fast den gesammten Außenhandel Persiens in den Händen hielt, ist derselbe heute zu mehr als 50% an Rußland übergegangen.

ein Punkt, der den Engländern infolge der Unzugänglichkeit des Hinterlandes für russische Landstreitkräfte nicht leicht streitig gemacht werden kann. Auch für die Sicherheit ihres Einflusses an dieser Küste scheinen die Engländer indes in jüngster Zeit ernste Befürchtungen gehabt zu haben, indem nach einer »Reuter«-Meldung vom Ende November 1903 der Vizekönig von Indien bei seiner Bereisung des Persischen Golfes mehrere Häuptlinge der arabischen Küste versammelte, um sie an die von ihnen eingegangene Verpflichtung zu mahnen, mit keiner anderen Macht Verabredungen zu treffen oder in Verkehr zu treten, keine fremden Agenten außer jenen Großbritanniens zuzulassen und keinen Teil ihres Gebietes zu veräußern. Hiebei brachte er abermals vor, daß der englische Einfluß im Persischen Golfe der herrschende bleiben müsse. Sehr bezeichnend für die englische Politik ist sein Rat, daß sich die Häuptlinge bei Zwistigkeiten, die unter ihnen ausbrechen, an die englische Vermittlung wenden mögen. Auch im persischen Seistan wurden 1902 einige Punkte besetzt, auf den seitens Rußlands erhobenen Protest jedoch wieder freigegeben. Im genannten Jahre brachen nämlich hier zwischen Persien und Afghanistan Grenzstreitigkeiten aus, die von England unter Berufung auf einen Vertrag vom Jahre 1857 dazu benützt wurden, Persien seine Dienste anzubieten und einen höheren Offizier mit einer fliegenden Kolonne nach Seistan zur Schlichtung der Frage zu entsenden. Der Schiedsrichter fand jedoch keine Gelegenheit mehr einzugreifen, da sich beide streitenden Parteien selbständig einigten. Diese Entsendung ist umso bezeichnender, als in Nasirabad ohnehin je ein englischer und russischer Konsul ihren Sitz haben.

Weiter im Westen wurde auf dem in den Persischen Golf mündenden Flusse Karun schon vor Jahren eine Dampfschiffahrt bis Schuster aufwärts eingerichtet und die Anlage einer Straße von hier nach Ispahan und Teheran eingeleitet. Auf diese Weise trachtete England von Beludschistan wie von der Küste her seine Beziehungen in Südpersien umsomehr zu festigen, je weitere Fortschritte Rußland — durch die kontinentale Nachbarschaft und zwei Bahnbauten (die zentralasiatische Bahn und jene von Tiflis über Eriwan nach Džulfa) begünstigt — in Nordpersien machte.

Inzwischen wurde in den letzten Jahren auch die Bahn Schikarpur, Tschaman nach Kandahar, der zweiten Hauptstadt Afghanistans, von wo wichtige bessere Wege nach

Herat und Kabul führen, fortgesetzt. In allerneuester Zeit wird England von deutscher Seite der Plan unterschoben, daß die indische Regierung Babylonien (das Land am unteren Euphrat und Tigris) mit englischem Kapital und indischen Einwanderern in eine britische Domäne verwandeln wolle, die außer der Schiffahrtverbindung durch eine Bahn von Kandahar über Seistan und Südpersien mit Indien, durch eine andere Linie von Suez über Arabien mit Ägypten verbunden werden solle. Eine solche Bahn wäre geeignet, den Persischen Golf zu einem englischen Meere zu machen und würde den Wert der Bagdad-Bahn bedeutend herabsetzen, wenn es angesichts des zu befürchtenden Konkurrenzkampfes nicht überhaupt unmöglich würde, die Bagdad-Bahn mit deutschem Kapital zu Ende zu bauen.*) Die Bahn durch Arabien nach Ägypten würde eine zweite Verbindung Indiens mit den Machtmitteln Ägyptens darstellen. Daß die indische Regierung dem Persischen Golf in letzter Zeit eine erhöhte Aufmerksamkeit schenkt, geht aus der Bereisung seiner Küsten durch den Vizekönig von Indien, Lord Curzon, im Herbst 1903 hervor. Man dürfte nicht fehlgehen mit der Annahme, daß dieser bisher weniger besuchte Golf in nächster Zukunft viel von sich reden machen wird.

Die Besetzung der Pamir durch die Russen in der ersten Hälfte der Neunzigerjahre führte 1895 auch englischerseits zu einer Gebietserweiterung in dieser Richtung. Nicht, weil von den Pamir und über die Hochgebirge des Hindukuh und Himalaya eine russische Invasion zu fürchten wäre, sondern weil der Feind von dort aus leicht auf die kriegerischen Bergvölker einwirken könnte, um dieselben vorkommendenfalls gegen die Verbindungen englischer Truppen in Bewegung zu setzen oder zu Einfällen ins Flachland zu verleiten und dadurch stärkere englische Kräfte zu binden. Diese Bergvölker würden in solchem Falle an eine russische Unterstützung von den Pamir her umso leichter glauben, als sie eine russische Militärstation Sommer und Winter in diesen unwirtlichen Gebirgen wissen. Speziell bei englischen Operationen an oder jenseits der Grenze von Peschawar (gegen Kabul) könnten die Gebirgsvölker von Tschitral und des Pandschkora- und Swat-Gebietes für die Verbindungen der Engländer gefährlich werden. England be-

*) Diese Befürchtungen erscheinen bei dem heutigen Stande der Angelegenheit wohl allzu pessimistisch.

nützte daher einen Umsturz in Tschitral anfangs 1895, um auch dieses Land in einen Vasallenstaat zu verwandeln.

Die aufständischen Eingeborenen hatten die meist aus Imperial Service Troops (Hilfskontingente von englischen Vasallenstaaten) bestehenden kleinen Posten von Tschitral und Mastudsch eingeschlossen, eine kleine englische Abteilung zwischen beiden Orten vernichtet und das Fort Kala Drosch genommen. Mit bemerkenswerter Schnelligkeit rüsteten die Engländer innerhalb 14 Tagen ein zirka 20.000 Mann starkes Expeditionskorps (mit 30.000 Tragtieren) aus, drangen unter harten Kämpfen am 1. April über die Grenzpässe nördlich Peschawar in Tschitral ein und erreichten am 10. Mai mit einem Detachement die Hauptstadt, wo schon drei Wochen früher ein aus Gilgit abgesendetes Detachement die arg bedrängte Besatzung befreit hatte. Tschitral wurde dem indischen Territorium einverleibt. Von Peschawar bis zum Pandschkora-Paß wurde ein Fahrweg, weiter bis Dir ein Kameelweg, dann bis Tschitral ein Saumweg angelegt.

Im Jahre 1897 erregten die aus Mekka zurückkehrenden Mullahs die mohammedanischen Grenzstämme vom Totschi*) bis an den Swat-Fluß damit, daß sie dem Volke von den Siegen erzählten, die der Padischah über die Christen von Griechenland davongetragen, das sie als zu Großbritannien gehörig darstellten. Die Aufstände, welche daraufhin in der zweiten Hälfte des Jahres 1897 im Totschi- und Swat-Tale und bei den Gebirgsvölkern der Orakzai und Afridi (zwischen Kuram-Tal und Peschawar) wie bei den Mohmands (zwischen unterem Kunar und Swat) ausbrachen, führten zu mehreren Expeditionen der englisch-britischen Truppen, bei denen in Summe etwa 70.000 Mann aufgeboten werden mußten. Die Ereignisse dieser Züge sind für die vorliegende Darstellung besonders deshalb interessant, weil aus ihnen hervorgeht, daß die Gebirgsvölker dieser Gebiete den Verbindungen einer hier oder in Afghanistan operierenden Armee sehr gefährlich und nur durch bedeutende Kräfte in Schach gehalten werden könnten. So gerieten die durch englische Forts gesicherten Chaiber-Pässe, durch welche der fahrbare Weg Peschawar—Kabul führt, vorübergehend (Ende August bis Ende Dezember) ganz in die Hände der aufständischen Afridis. Die schließlichen Erfolge der englisch-indischen Truppen ändern an dieser Sachlage nichts, da es

*) Der Totschi fließt über Banu in den Kuram.

unmöglich ist, in diesen rauhen Gebirgsgegenden Garnisonen zu halten und damit die Eingeborenen zur dauernden Anerkennung der britischen Oberhoheit zu zwingen. Mit Bezug auf die beiliegende Skizze muß hervorgehoben werden, daß die dort verzeichnete englisch-indische Grenze im vorgenannten Aufstandsgebiete nicht gleichzeitig die afghanische ist, welche längs der westlichen Wasserscheide des Tschitral-Flusses, von hier über die Gebirge zum westlichen Suleiman und längs desselben gegen Tschaman läuft, so daß zwischen beiden Grenzen ein 10—160 *km* breites, neutrales, eben von jenen Gebirgsvölkern bewohntes Gebiet liegt, auf welches ihren Einfluß auszudehnen die indische Regierung durch den mit Abdurrahman Khan im Jahre 1893 zu Kabul geschlossenen Vertrag ein Recht hat.

Es scheint überhaupt, daß die englische Diplomatie in Afghanistan bisher das Übergewicht über die russische behielt. Hiefür sprechen mehrere Tatsachen. So fand im Jahre 1885 eine feierliche Zusammenkunft des Emirs Abdurrahman mit dem Vizekönig von Indien in Rawalpindi statt, bei welcher Gelegenheit dem ersteren ein neuer Vertragsentwurf vorgelegt wurde, nach welchem dem Emir und seinen legitimen Nachfolgern der Thron von Kabul gegen äußere Feinde wie gegen innere Umstürze garantiert, die Subsidienzahlung nach Bedarf erhöht und dem Emir Unterstützung bei der Organisation seines Heeres und Konsolidierung der Zentralgewalt versprochen wurde. Dagegen sollte Abdurrahman Khan sein Land dem englischen Verkehr öffnen, die Sicherheit desselben garantieren, die Fortsetzung der Bahn bis Kandahar, eventuell Herat gestatten und englische Offiziere bei der Befestigung der Nord- und Nordostgrenze Afghanistans anstellen, endlich allen offenen und geheimen Verträgen mit Rußland entsagen. Dieser auf die Hebung der Widerstandskraft Afghanistans gegen eine russische Vorrückung abzielende Vertragsentwurf scheint vom Emir nur teilweise akzeptiert worden zu sein. Ein neuer Vertrag im Jahre 1893 regelte die bucharisch-afghanische Grenze am oberen Amu darja und in den Pamir, erhöhte die an den Emir von der indischen Regierung zu zahlende Subvention und setzte fest, daß Tschitral und Swat zur englischen, Kafiristan zur afghanischen Einflußsphäre gehöre.

Jedenfalls verstand es Emir Abdurrahman bis zu seinem im Jahre 1902 erfolgten Tode, sich Umarmungen

Rußlands und Englands ziemlich gleichmäßig zu entziehen; in beiden sah er gleich gefährliche Feinde der Selbständigkeit Afghanistans. Er erkannte indessen, daß Rußlands Ziel jenseits Afghanistan liege, während die Engländer nur dem Zwange der Selbsterhaltung folgend, Afghanistan betreten würden. In dem Schicksale der Scheinherrscher von Chiwa und Buchara sah er sein eigenes, wenn er das russische Vorgehen in Afghanistan erleichtern würde. Er neigte sich daher eher dem englischen Einflusse zu, ohne es, wenn die indische Regierung gegen die Bergvölker an der afghanischen Grenze zu den Waffen greifen mußte, an zweideutigem Verhalten fehlen zu lassen. Weit wichtiger und bedeutungsvoller als seine Tätigkeit auf dem Gebiete der äußeren Politik, die in nichts anderem als einem geschickten Lavieren zwischen den mächtigen Nachbarn bestehen konnte, war seine auf die innere Festigung Afghanistans gerichtete Regierung. Nachdem das Land durch Jahrhunderte der Schauplatz blutiger Wirren gewesen war, gelang es Abdurrahman, unter dem Eindrucke der vom Amu darja wie vom Indus her drohenden Gefahr die Selbstsucht, Eigenwilligkeit und die Fehden der einzelnen Stämme des Volkes etwas zu beschränken, sich Autorität zu verschaffen und das Land zu einer einheitlichen Kraftleistung mehr zu befähigen. Gleichwohl fanden seine Heeresreformen nur geteilten Beifall und stießen auf manche Schwierigkeiten.

Allgemein glaubte man, daß der Tod Abdurrahmans das Signal zu neuen, inneren Zwistigkeiten sein würde und zu Interventionen Anlaß geben könne. Es spricht für den Erfolg der Einigungsbestrebungen Abdurrahmans, daß sein Sohn sofort allgemeine Anerkennung als Nachfolger fand. Die einzelnen Stämme unterordnen sich indes dem absolutistischen Regime noch immer mit sehr wechselnden Begriffen über ihre Untertanenpflichten. Größere Botmäßigkeit findet der Emir nur bei dem seßhaften, ackerbautreibenden Teile der Bevölkerung in den flacheren Gebieten des Landes und in der Umgebung der Städte. Bei einem Einfalle Rußlands oder Englands ist es auch heute noch nicht ausgeschlossen, daß einzelne Stämme fremden materiellen Zuwendungen oder Einflüsterungen leichter zugänglich wären, als den Befehlen des Emirs. Russische Militärschriftsteller behaupten, daß das Gros des Volkes mit seinen Sympathien bei Rußland sei und die nach außen korrekte Haltung Abdurrahmans während der Grenzkriege Englands mit den

Wasiri und Afridi nur den großen Subsidien, die er von der indischen Regierung erhielt, zugeschrieben werden könne. *Jedenfalls dürfte das militärische Ansehen Rußlands in Afghanistan größer sein als jenes der Engländer.* Denn während die Russen sich zu Herren der nördlichen Nachbarländer machten und besetzte Gebiete niemals mehr aufgaben (ausgenommen etwa das chinische Kuldscha), wichen die Engländer öfter nach Niederlagen und nie ohne teuer erkaufte Siege aus den Zentren Afghanistans immer wieder zurück. (Auch 1842 endete der dreijährige Krieg mit der Einnahme von Kabul.) Damals trug die Aufstandsbewegung in Indien viel zur Räumung Afghanistans bei.

Die Haltung der Afghanen aber wäre bei einem russisch-englischen Zusammenstoße auf diesem Gebiete von vielleicht ausschlaggebender Bedeutung. Nicht nur, daß es in den hohen Gebirgen des Landes viele leicht zu verteidigende Defilés gibt, an denen eine feindliche Vorrückung aufgehalten werden kann, sondern noch mehr deshalb, weil die Sicherung der langen Verbindungen jenes kriegführenden Teiles, gegen den sich die Afghanen kehren, unverhältnismäßige Kräfte verschlingen würde, die den operierenden Heereskörpern abgingen. *Die Ressourcenarmut des Landes verleiht aber den Verbindungen erhöhte Bedeutung.* Die Schlupfwinkel des Gebirges und die weiten Steppen begünstigen den von den Einheimischen auf den Nachschubslinien einer Invasionsarmee betriebenen Kleinkrieg, für den sich die Afghanen, wie alle wenig organisierten Völkerschaften, ohnehin weit besser eignen als für das Auftreten in größeren Verbänden.

Die Gesamtbevölkerung Afghanistans wird ziemlich schwankend, meist mit zirka sechs Millionen angegeben. Drei Millionen hievon sind Afghanen, welche in Stämme, diese in Geschlechter zerfallen. Jeder Stamm hat seinen Khan und verfolgt lokale Interessen, die ihn mit den Nachbarn leicht in Gegensätze bringen. Nur in den Khanaten von Kabul, Ghasni und Kandahar sind die Afghanen in der überwiegenden Überzahl. Dagegen besteht die Mehrzahl der Bewohner des Her i rud-Tales bis gegen Farah aus Tadschiken, jenen des anschließenden russischen Gebietes verwandt; in Afghanisch-Turkestan (südlich des Amu darja) wohnen nomadisierende Turkmenen und ackerbautreibende Usbeken, jenen Bucharas verwandt. Im Westen, Südwesten und

Süden kommen viele Perser, Beludschen und Juden vor. Die ethnographischen Verhältnisse des Her i rud-Tales und nördlich des Hindukusch würden eine russische Okkupation daher eher erleichtern als erschweren. Die herrschende Religion ist die mohammedanische.

Abdurrahman versuchte 1896 ein Wehrgesetz einzuführen, nach welchem jeder achte Mann dienstpflichtig sein sollte. Infolge der allgemeinen Opposition der Bevölkerung konnte dieses Gesetz nur in einigen Distrikten durchgeführt werden. Anfangs 1897 soll die Stärke der aktiven Truppen nach englischer Schätzung 40.000 Mann, hievon 6000 Reiter, betragen haben. Diese Ziffer erhöhte sich vorübergehend im Jahre 1897, hauptsächlich unter dem Eindrucke der Kriegsereignisse dieses Jahres an der Ostgrenze Afghanistans angeblich auf zirka 50.000 Mann. Gleichzeitig wurden 2 fahrende, 6 Maultier- und 7 Elefantenbatterien feldtüchtig gemacht und die größten Garnisonen — Herat, Masar-i-Scherif, Kandahar und Dschelalabad — wie die Grenzwachen verstärkt.

Die Bewaffnung besteht aus den verschiedensten Gewehrmodellen (Lee-Metford, Snider, Henry-Martini, Mauser, Berdan und Werndl-, aber auch Steinschloßgewehre), neueren bei den Grenzgarnisonen, älteren bei den Truppen im Innern des Landes. Die modernen Modelle, 15.000 an der Zahl, sollen jedoch an die Truppen nicht ausgegeben, sondern in Kabul deponiert sein. Munition, wie auch Gewehre und Geschütze werden in einem von einem englischen Ingenieur geleiteten Arsenal in Kabul erzeugt (täglich angeblich 20.000 Patronen, 15 Gewehre, wöchentlich 2 Geschütze). Fortgesetzt werden Gewehre englischer Provenienz eingeschmuggelt.

Die maximale Kriegsstärke der Armee wird auf zirka 50.000 Mann Infanterie, 31.000 Reiter (?) und 200 Geschütze geschätzt (Loebell 1901).

Die Truppen Afghanistans sind jedoch mangels entsprechender Organisation kaum befähigt, in größeren Verbänden durch längere Zeit aufzutreten. Die Bedeutung der afghanischen Streitkräfte liegt vielmehr darin, sich in Anpassung an das für den Kleinkrieg besonders eignende Terrain (öde Gebirge mit vielen Schlupfwinkeln und defiléreichen Kommunikationen, dann große Steppen) auf die Verbindungen einer Invasionsarmee zu werfen und dieselbe zu starken Kräfteausgaben zu zwingen. Für die Organisierung

des Widerstandes oder weiter reichender Unternehmungen gegen einen russischen Einfall dürften der afghanischen Armee englische Offiziere ebenso zu Hilfe eilen wie im Jahre 1884, wo Offiziere der indischen Armee an die Spitze der nächst Kuška versammelten afghanischen Truppen (zirka 4000 bis 6000 Mann) traten und die Befestigung von Herat leiteten.

In jüngster Zeit (1903) drangen wieder Nachrichten von Heeresreformbestrebungen des Emirs nach Europa. Er soll diesmal zahlreiche Führer und Stammeshäuptlinge auf seiner Seite haben.

Aus diesen Gründen und weil sich die Afghanen voraussichtlich gegen jenen Teil kehren würden, der agressiv in ihr Land einbricht, standen sich in England lange Zeit zwei Meinungen gegenüber, wie die Grenzen Indiens zu verteidigen seien. Die eine Partei — an ihrer Spitze der Besieger der Afghanen vom Jahre 1879, Lord Roberts — trat dafür ein, über die Nordwestgrenze nicht hinauszugehen und die Russen die schwierigen und langen Wege durch die Steppen des Westens oder die Gebirge des Ostens von Afghanistan machen zu lassen. Durch die notwendige Sicherung auf den Etappenlinien bedeutend geschwächt, würden sie bei Pischin und Peschawar auf die unverbrauchten Truppen Indiens stoßen. Es handle sich nur darum, gute Kommunikationen zu haben, um Kräfte nach beliebigen Grenzpunkten rasch heranbringen und verschieben zu können. Gehe man dagegen nach und über Kandahar und Kabul den Russen entgegen, so setze man sich den Schwierigkeiten der Verbindungen selbst aus und werde dazu im Rücken Defilés haben, die, wenn sie im Falle eines notwendig gewordenen Rückzuges (an aufständische Afghanen oder andere Bergvölker) verloren gingen, zum Verderben der Armee werden könnten.

Die andere Partei beantragte, zur Abwehr bis in die Linie Kandahar—Ghasni—Kabul vorzugehen und Vortruppen bis an den Hindukusch vorzuschieben, um nach einer oder der anderen Richtung gegen den infolge der Schwierigkeiten der Vorrückung geschwächten Feind rasch offensiv werden zu können. Hiezu sei es jedoch nötig, sich Afghanistans zu versichern, dort eine höhere Kultur einzuführen und ein dichtes Bahn- und Straßennetz anzulegen.

Die kürzliche Fortsetzung der Bahn von Tschaman nach Kandahar scheint darauf hinzudeuten, daß man sich für den letzteren Plan entschieden habe. In der Tat dürfte es, wenn

Rußland auch in Zukunft schrittweise vorgehen sollte wie bisher, nicht angezeigt sein, den Gegner stehenden Fußes zu erwarten, weil derselbe, etappenweise wie bisher vorrückend, die Schwierigkeiten der Verbindungen durch Afghanistan ebenso besiegen würde, wie er es heute mit bezug auf seine Stellung bei Kuška getan hat. Auf die Annahme dieses Planes weisen ebenso die Bestrebungen, sichere Verbindungen nach Seistan zu schaffen und sich dort wie an der Küste des Persischen Golfes festzusetzen.

Es wurde schon darauf hingewiesen, wie die indische Regierung bestrebt war, den russischen Einfluß in den Pamir durch Aufteilung dieses Gebietes an Afghanistan und China auszuschließen. Sie erreichte nur, daß das schmale Gebiet zwischen dem Pamir-Flusse und dem Hindukusch Afghanistan zugesprochen wurde. Dadurch wird es den Russen schwerer gemacht, auf die Bergvölker von Tschitral, Mastudsch, Jassin und Gilgit einzuwirken. In ähnlicher Absicht kam die indische Regierung 1893 mit dem Emir Abdurrahman überein, daß Kafiristan, bis dahin unabhängig, zur afghanischen Einflußsphäre gehören solle. Bei einer russischen Invasion des Kundus oder Koktscha-Tales sollen die in viele Stämme zerfallenden Bewohner Kafiristans durch Afghanistan niedergehalten werden. Abdurrahman unternahm eine Expedition nach Kafiristan, um damit seine Oberhoheit zu dokumentieren. Von einer verläßlichen Organisation dieses Gebietes ist keine Rede.

Für den Fall eines Aufmarsches an der Nordwestgrenze wäre die Haltung der Gebirgsvölker von größter Wichtigkeit. Im Bereiche der Vasallenstaaten von Kaschmir, Gilgit und Jassin ist die englische Oberhoheit anscheinend sicher begründet. Während des Tschitral-Feldzuges im Jahre 1895 wie während der Expeditionen gegen die Grenzstämme im Jahre 1897 sind diese Gebiete nicht nur völlig ruhig geblieben, sondern boten den operierenden Truppen sogar einen guten Rückhalt. Das Truppenkontingent des Staates Kaschmir zeigte sich völlig verläßlich und kämpfte an der Seite der englischen und indischen Truppen mit Bravour. Kaschmir stellte auch zahlreiche Tragtiertransporte. In diesen Vasallenstaaten sitzen wie in jenen der eigentlichen Halbinsel politische Vertreter und Agenten der indischen Regierung, welche die letztere von allen Vorgängen im Laufenden erhalten und einen großen Einfluß auf die Regierungsakte der Vasallen ausüben. Auch sind die wich-

tigsten Ämter in der Hand von Engländern. Weniger verläßlich dürfte die Bevölkerung des erst 1895 okkupierten Tschitral und der 1897 aufständischen Gebiete des Swat und Pandschkora Flusses sein. Die hier befindlichen Garnisonen stützen sich auf kleine Befestigungen, würden im Kriegsfalle aber nicht unwesentlicher Verstärkungen bedürfen, um die unruhige, von außen vielleicht haranguierte Bevölkerung niederzuhalten. Die breiten Talbecken von Peschawar und Kuram wie das Land zwischen dem Indus und dem Steilabfalle des östlichen Suleiman unterstehen direkt der indischen Regierung und haben geordnete Verhältnisse. Die Gebirgsbevölkerung zwischen den Tälern von Peschawar und Kuram wie diejenige von Wasiristan ist aber entschieden sehr unverläßlich und könnte ebenso wie jene des Tschitral- und Swat-Tales den nahen, leicht erreichbaren englischen Verbindungen sehr gefährlich werden. Längs der von Kwetta und Pischin an den Indus zurückführenden Verbindungen scheinen völlig gesicherte Verhältnisse zu herrschen.

Für die Beurteilung der Sicherheit der englischen Position auf der indischen Halbinsel können die vorwaltenden politischen Verhältnisse wie die Geschichte der Ausbreitung der englischen Macht nur Anhaltspunkte geben, ohne den Außenstehenden zu einem verläßlichen Urteile zu berechtigen.

Im XVII. und XVIII. Jahrhundert teilten die Engländer den Handel Ostindiens, auf Handelsniederlassungen gestützt, mit den Portugiesen, Holländern, Franzosen, Dänen und Schweden. Um das Ende des XVIII. Jahrhunderts beherrschte die englisch-ostindische Handelskompagnie den ganzen Verkehr, die Kompagnien aller anderen Nationen waren zu grunde gegangen oder hatten neben der englischen keine Bedeutung mehr. Von der Mündungsgegend des Ganges und vom Süden der Halbinsel aus befestigten und erweiterten die Truppen der Kompagnie die Macht der letzteren, trotzdem den einheimischen Staaten öfter die Franzosen zu Hilfe kamen. Nach den Ende des XVIII. Jahrhunderts ausgebrochenen, besonders langwierigen und kostspieligen Kriegen mit den Mahratten konnten die Engländer 1818 ihre Herrschaft über Indien als gefestigt und von außen unanfechtbar ansehen. Von dieser Zeit bis 1857, namentlich aber zu Ende dieser Periode, gelang es den Engländern, eine größere Zahl von Vasallenstaaten dem englischen Besitz einzuverleiben und die Macht der drei oder vier bisher unabhängig verbliebenen Fürsten

zu schwächen. In einem verlustreichen Feldzuge mit den Afghanen, zu dem die Intrigen Rußlands Veranlassung gaben, kamen die Engländer 1842 bis Kabul und Kandahar, 1849 vereinigten sie das Pendschab und Peschawar, deren Völker sich mit den Afghanen aufs neue gegen die Engländer verbunden hatten, mit dem britischen Besitze.

Aber gerade diese rasche Ausbreitung der englischen Herrschaft führte vom Mai 1857 an zu einem blutigen Aufstande, an dem sich zahlreiche englisch-indische (aus Einheimischen*) bestehende) Truppen, namentlich jene in Bengalen, im Norden und Nordwesten des Landes beteiligten, während in der Bombay- und Madras-Armee nur einzelne Fälle von Meuterei vorkamen. Doch auch diese große Krisis wurde durch die bestehenden, großen Spaltungen der Einheimischen sehr erleichtert; nicht nur, daß den Engländern viele einheimische Truppen treu blieben, nahmen auch die Mehrzahl der indischen Fürsten und die große, für nationale Dinge ganz gleichgültige Masse des Volkes am Aufstande nicht teil, obwohl das letztere sich hie und da an Raub und Metzelei beteiligte. So kam es, daß sich der Aufstand auf die Gebiete beiderseits des mittleren Ganges und auf Mittelindien beschränkte und in der Hauptsache ohne Unterstützung aus England durch die Mittel der indischen Regierung noch 1857 niedergeschlagen werden konnte. Einzelne eingeborne Truppen leisteten hiebei aus Haß gegen andersnationale Regimenter sogar große Dienste. Sehr bezeichnend ist, daß an britischen (europäischen) Truppen nur 20.000 Mann der ostindischen Kompagnie und 29.000 Mann königlicher Truppen vorhanden waren und an sonstigen Engländern zirka 10.000 Mann in Indien lebten. Große Tapferkeit und Zähigkeit, wie Klugheit gegenüber dem einheimischen Elemente verschafften schließlich nach Eintreffen einiger britischer Verstärkungen aus Europa den Sieg. Im Dezember 1858 war die Ruhe hergestellt. Das wichtigste Resultat des Krieges war, daß die Verwaltung von der ostindischen Kompagnie auf die königliche Regierung überging. Alle einheimischen Fürsten wurden zu Vasallen der englischen Krone erklärt, ihr Besitzstand garantiert und die frühere Annexionspolitik aufgegeben; die Bestrebungen der Regierung gingen fortan dahin, die Fürsten und höheren Kasten in britisches Interesse zu

*) An englisch-indischen Truppen zählte man zu jener Zeit 370.000, an Truppen der Lehensfürsten zirka 330.000 Mann, denen demnach kaum 50.000 Mann englisch-europäischer Truppen gegenüberstanden.

ziehen, die einheimischen Religionen, Gesetze und Sitten zu achten und die materiellen Hilfsquellen und die Kultur zu entwickeln. Seither kam es nur noch in dem inzwischen 1885 eroberten Oberbirma im Jahre 1886 zu einem von General Roberts mit indisch-einheimischen Truppen bald niedergeschlagenen Aufstande.

Die gegenwärtige politische Situation in Indien ist folgende:

Der größere Teil der Bevölkerung untersteht direkt der Verwaltung der indischen Regierung, an deren Spitze der Vizekönig mit einem gesetzgebenden und einem exekutiven Rate gestellt ist, deren wenige Mitglieder teils von ihm, teils von der englischen Krone aus Engländern ernannt werden. Der übrige Teil der Bevölkerung untersteht zirka 500 einheimischen Vasallenfürsten, welche meist Tribut zahlen und (kleine) Truppenkontingente stellen; nur bei wenigen beschränkt sich das Vasallenverhältnis auf die bloße Anerkennung der englischen Oberhoheit. In den Staaten der ersteren gelten ähnliche Verwaltungsprinzipien wie im Territorium der indischen Regierung; Residenten und Agenten der letzteren sorgen für beständige Kontrolle. Die einheimischen Fürsten unterhalten auch eigene Truppen, werden aber nach außen sämtlich durch die indische Regierung vertreten.

Die 300 Millionen Bewohner gehören den verschiedensten Nationen und Religionen an. Die am meisten ausgebreitete, aber in zahlreiche Sekten zerfallende Religion ist der Brahmaismus mit zirka 215 Millionen Bekennern, welche sich in Hunderte von Kasten und Unterkasten spalten, die sich trotz gleicher Nationalität und Religion fremd und ohne ein Gefühl der Zusammengehörigkeit und Interessengemeinschaft gegenüberstehen. Demnächst zahlreich ist die Religion des Islam, welche hauptsächlich in Bengalen (Ganges-Tal), im Pendschab, in den Nordwestprovinzen, in Bombay, in den Gebirgsländern des Nordens und Nordwestens, aber auch in allen anderen Teilen Indiens verbreitet ist und zirka 60 Millionen Bekenner zählt, so daß Britisch-Indien mehr mohammedanische Einwohner hat als selbst das Reich des Padischah. Zunächst zahlreich sind die Buddhisten (Birma) mit über 7 Millionen Seelen.

Dieser weitgehenden Spaltung in Nationen, Religionen, Kasten und Staatswesen verdanken die Engländer, von denen nur wenig mehr als 200.000 im Lande leben, die Herrschaft ebensosehr, wie ihrer Geschicklichkeit

und ihrer wirtschaftlichen Macht. Teile und herrsche, ist ihr Losungswort, dessen Praxis ihnen eine privilegierte Stellung und unermeßliche Reichtümer verschaffte und verschafft. Sie haben alle einträglichen Stellen inne oder werden in denselben Stellungen doppelt und dreifach so gut gezahlt wie die Eingeborenen, die sie wie eine sehr inferiore Rasse behandeln. Die letzteren verrichten die Taglöhnerarbeit.

Demgegenüber ist in den Siebzigerjahren des vorigen Jahrhunderts die sogenannte »Hindubewegung« entstanden, welcher vorläufig nur die an Zahl geringen, gebildeteren Elementen angehören. Das Ziel dieser Vereinigungen ist, das einheimische Element durch Hebung der Bildung und Ausgleichung sozialer und politischer Differenzen zu nationalisieren, ihm die soziale und politische Gleichstellung mit den Engländern, die Zulassung zu den höheren, gegenwärtig ausschließlich von letzteren okkupierten Ämtern zu verschaffen und die Schaffung eines indischen Nationalparlaments vorzubereiten. Als Vorläufer des letzteren ist der seit 1885 bewilligte, alljährlich zusammentretende Nationalkongreß*) anzusehen, der sich über alle Zweige der öffentlichen Wohlfahrt äußert und in dieser Weise die Regierung über die Stimmung in der breiten Masse des Volkes unterrichtet und ihr ein wertvolles Material für die Gesetzgebung und Exekutive an die Hand gibt. Als Deputierte des Nationalkongresses treten gebildete Eingeborene auf. Die höheren Kasten beteiligen sich jedoch daran nicht, was darauf hindeutet, daß sie mit den bestehenden Verhältnissen zufrieden sind. Den Wünschen des Kongresses wurde durch Heranziehung Eingeborener zu höheren Ämtern und in manchen anderen Beziehungen seither vielfach Rechnung getragen. Zahlreiche einheimische Zeitungen,**) der moderne Verkehr und die Zunahme der gebildeten Elemente bringen die Stände der Hindu vielleicht in absehbarer Zeit einander näher, ohne gegenwärtig noch die Kluft, die die Kasten und Religionen trennt, ausfüllen zu können. Kenner der indischen Verhält-

*) Dieses Zugeständnis dürfte der Erfahrung des Jahres 1879 zuzuschreiben sein; die Lage der in Afghanistan kämpfenden Truppen gestaltete sich sehr ernst durch die aufgeregte Bevölkerung der Nordwestprovinzen, von der man sich bereits eines Aufstandes versah. Dies beeinflußte auch den raschen Abschluß des Friedens, indem man von einigen Forderungen Abstand nahm.

**) Dem Hinweis, daß das Zeitungswesen die Indier näher bringen könnte, muß man wohl entgegenhalten, daß gerade dieses Mittel ebenso wie anderwärts von den Engländern benützt werden kann, die trennenden Gegensätze zu verschärfen und dadurch ihre Herrschaft eher zu festigen.

nisse sagen, daß heutigentags die Bildung selbständiger einheimischer Staaten undenkbar ist, da besonders die Gegensätze zwischen Hindu und Mohammedanern so groß sind, daß sie bei jeder Gelegenheit über einander herfallen, wie im Jahre 1886, wo die blutigen Zusammenstöße durch Truppen unterdrückt werden mußten. Diese Tatsache zeigt vielleicht am besten die Macht der Engländer im Lande.

Die Politik der Engländer ist also ersichtlich darauf gerichtet, die höheren Stände, namentlich die einheimischen Fürsten, zufrieden zu erhalten, die Bedürfnisse und die Stimmung der großen Masse durch den Nationalkongreß kennen zu lernen und der Agitation intelligenter Elemente dadurch den Boden möglichst zu entziehen. Für die Aufrechterhaltung der Ordnung im Falle eines äußeren Angriffes könnte daher mit den eigenen Truppen der Vasallen voraussichtlich gerechnet werden. An militärisch organisierten, zum Teile von englischen Offizieren befehligten Polizeikorps sind 190.000 Mann vorhanden.

Erst in neuester Zeit kamen hie und da radikale und fanatische Elemente an die Oberfläche, die namentlich den religiösen Fanatismus erregen. Wenn dies auch vielleicht der einzige Weg wäre, die großen Massen gegen die Engländer zu mobilisieren, zeigen doch die Jahre 1856, 1878 und 1879 (im letzteren Jahre begannen die Mohammedaner des Nordwestens bei dem englischen Mißgeschick in Afghanistan sehr unruhig zu werden), daß die Engländer selbst große Krisen zu überwinden verstanden und daß die breiten Volksmassen schwer in Bewegung zu setzen sind. Wenn daher russische Militärs behaupten, daß Rußland im Falle des Krieges das ganze von den Engländern ausgebeutete und von Hunger und Pest geplagte Indien auf seiner Seite haben würde,*) kann man dem nur entgegenhalten, daß es während der letzten Kriege Englands von Seite der Vasallen und einheimischen Truppen nicht an Beweisen der Treue gefehlt hat und daß speziell der Boerenkrieg vorüber ging, ohne daß man von einer Bewegung in Indien hörte. Ob daher sehr große Teile der Armee in einem Kriege an der Nordwestgrenze im Innern des Landes zurückgehalten werden müßten, würde von der Wirksamkeit fremdländischer Agitation abhängen.

*) Anläßlich der Mitte der Neunzigerjahre in Indien grassierenden Hungersnot wurde seitens panslavistisch-russischer Komitees für Rußland dadurch Propaganda in Indien gemacht, daß Getreide- und Geldspenden dahin abgesendet wurden.

Um eine Orientierung über die militär-geographischen Verhältnisse für eine russische Vorrückung gegen und eventuell über den Indus zu bekommen, übergehen wir nun zu einer kurzen, nur die wichtigsten Momente skizzierenden

Beschreibung des Kriegsschauplatzes.

Wir grenzen hiebei den letzteren etwa folgend ab: Im Norden durch die Basislinie der zentralasiatischen Bahn, im Osten durch die chinesische Grenze und weiter durch eine Linie über Srinagar in das Sirchind, im Westen durch eine Linie von Aschabad über Mesched an den Hamun-See, im Süden und Südosten durch die Fortsetzung der eben genannten Linie über Kelat an den Indus, durch diesen Strom selbst und den Setletsch.

Dieser große Raum kann militär-geographisch in drei auf die Richtung einer russischen Vorrückung senkrecht liegende Zonen geteilt werden. Diese Zonen sind:

1. das turanische Tiefland an der zentralasiatischen Bahn,
2. das zentralasiatische Gebirgsland,
3. das Tiefland des Indus.

1. Das turanische Tiefland.

Das turanische Tiefland breitet sich zwischen dem Ural (Gebirge und Fluß) einerseits und den zentralasiatischen und persischen Randgebirgen anderseits aus. Diese nach allen Richtungen hin im Durchmesser zirka 1200 *km* große Fläche besteht aus Sandwüsten und Steppen, in denen eine Anzahl großer und viele kleinere Oasen eingestreut sind.

Die Sandwüste herrscht vor. Sie ist ein mächtiges Flugsandlager, auf dessen Oberfläche umfangreiche, durch eine magere Vegetation (bittere Gräser, Disteln, saftlose Wüstensträucher, Saksaul) einigermaßen gefestigte Sanddünen mit einem Gewirr von kleinen, bei jedem Winde veränderlichen Sandhügeln und Salzlacken abwechseln.

Die Steppe besteht aus festem, tonigem Boden, der sich nach der Winterfeuchte mit üppigem Graswuchs bedeckt. Der heiße Sommer verwandelt die Steppe jedoch bald in eine eintönig braune Wüste.

Weder in der Sandwüste noch in der Steppe gibt es Ortschaften. Die Steppe wird von nomadisierenden Stämmen und deren Herden (meist Schafe) durchzogen.

Die größeren Oasen entstanden dadurch, daß das Wasser der aus den Bergen hervorbrechenden Flüsse auf den fruchtbaren Boden der Steppe geleitet wurde, wodurch der Vegetation auch während des regenlosen Sommers Nahrung verschafft wird. Die meisten größeren Oasen liegen deshalb knapp vor dem Gebirgsfuße und wo sie von demselben weiter entfernt sind, an großen, wasserreichen Flüssen; sie sind umso ausgedehnter, je wasserreicher der sie bewässernde Fluß ist. Die kleineren Gebirgsflüsse reichen aus derselben Ursache nicht weit über das Gebirge hinaus, da ihr gesamtes Wasser sich in die Bewässerungskanäle der Oasen verteilt. Nur der Amu darja und Syr darja sind so wasserreich, daß sie den Aralsee erreichen. Die größten und wichtigsten Oasen sind die tekinskische, jene von Tedžen, Merw, Pendeh, Buchara, Samarkand, Chiwa, Maimene, Schibir chan, Masar-i-Scherif, Taškent, Chodžent und Kokand. Das unmittelbare Uferland des Amu darja wie jenes des Syr darja enthalten fast fortlaufend kleinere Oasen. Alle Oasen haben Ackerland, Obst- und Gemüsegärten und feste Ansiedelungen. Besonders reich sind jene von Buchara und Samarkand. Die Wasserläufe und Kanäle der Oasen haben sehr veränderlichen Wasserstand. Überschwemmungen wechseln mit völliger Trockenheit. Nach Ablauf der ersteren und infolge der großen täglichen Temperaturschwankungen stellen sich häufig epidemische Fieber ein, die viele Menschen hinwegraffen. In den Oasen baut man Getreide, Reis, Baumwolle, Gemüse, Obst und Tabak.

Kleinere Oasen entstanden auch überall dort, wo Grundwasser das Erbohren von Brunnen gestattete, welche für die Bewässerung während des Sommers hinreichend viel Wasser spenden. Solche Oasen sind die Etappen der Karawanenwege, welche durch die Sandwüste und Steppe führen.

Das gesamte turanische Tiefland enthält keine Spur von Wald. Das Klima desselben ist ein streng kontinentales; der Sommer dauert von Mitte Mai bis September, ist sehr heiß und regenlos. Wochenlang herrschen Mittagstemperaturen bis zu 45° C. im Schatten, bis zu 60° in der Sonne, besonders an den Nachmittagen heiße Sandstürme. In den Steppen erlischt die im Frühjahr üppige Flora. Das

Trinkwasser der Brunnen in den Oasen nimmt rasch ab. Schon im August jedoch gibt es bei heißen Tagen sehr kühle Nächte. Diese Temperaturunterschiede schädigen bei Freilager, das infolge Mangels an Unterkünften außerhalb der größten Oasen bei bedeutenderen Truppenversammlungen die Regel sein würde, die Gesundheit. Oktober und November sind regnerisch. Die Flora erholt sich, es gibt wieder Wasser. Der Winter dauert zwei bis drei Monate, ist nur periodenweise sehr kalt (bis — 30° C.), hat wenig Schnee, aber viele heftige Stürme. Das Frühjahr bedeckt die Steppen mit üppigem Pflanzenwuchs. Die beste Zeit für Truppenversammlungen und Operationen sind daher das Frühjahr von März bis Mai und der Herbst, die schlechteste der wasserlose, heiße Sommer.

2. Das zentralasiatische Gebirgsland.

Das zentralasiatische Gebirgsland reicht mit seiner westlichen, zwischen der chinesischen Grenze und der iranischen Hochebene liegenden Hälfte in den Kriegsschauplatz hinein. Die in Betracht kommenden Gebirge sind der Alai, die Pamir, der Hindukusch und seine Ausläufer, das Karakorumgebirge und der westliche Himalaya. Sie gehören alle zu den höchsten Erhebungen der Erdoberfläche.

Das Alaigebirge.

Das Alaigebirge ist die westliche Fortsetzung des Tianschan. Es hat eine mittlere Höhe von 4000—4500 *m* und Gipfel von mehr als 5800 *m*. Seine Pässe liegen auf 3400 bis 4300 *m* Seehöhe, haben steile Auf- und Abstiege, verbinden schluchtartige Täler und sind sehr schwierig zu überschreiten. An den Quellen des Serafšan teilt sich die Alaikette in zwei Äste, von denen der südliche das Kartegin- später Hissargebirge mit 4500 *m* Kammhöhe das höhere, wildere und ungangbarere ist. Südlich Samarkand haben seine Ausläufer noch etwa 500 *m* relative Höhe.

Man begann erst 1896 mit der kartographischen Aufnahme dieses bis dahin wenig bekannten Gebietes. Es ergab sich, daß die Pässe selbst in den zwei westlichen Verzweigungen des Gebirges an 4000 *m* hoch liegen. Kaum die Hälfte derselben ist für Saumpferde gangbar, viele sind das ganze Jahr hindurch verschneit und mit wüstem Geröll be-

deckt. Hier und in den Pamir gibt es im Winter Kältegrade bis — 40° C. Häufig und plötzlich eintretende Schneestürme und Lawinen machen den Marsch lebensgefährlich. Die Pfade in den schluchtartigen Quertälern und über die Pässe sind sehr schlecht, oft halsbrecherisch (Sven Hedin verlor beim Aufstiege zum Tengis bay ein Tragpferd durch Absturz in eine Schlucht) und im sechs- bis siebenmonatlichen Winter verschneit oder vereist. Beim Eintritte eines Schneesturmes bleibt nichts übrig als Halt zu machen und besseres Wetter abzuwarten, da man kaum auf zwei Schritte weit sieht und selbst der Schall eines Schusses vertragen wird.*) Zelt, Pelz, Proviant, Filzstiefel, Holz bilden die unentbehrlichsten Ausrüstungsmittel. Die Expedition des Obersten Zaleskij mußte oft in hockender Stellung bergab klettern, die Saumpferde verwundeten sich an spitzem Gestein und blieben zum Teile liegen. Einer der mehr begangenen Pfade war durch Frühjahrsgewässer plötzlich weggerissen worden. Sven Hedin überschritt Ende Februar und anfangs März 1894 den Paß Tengis bay, das Alaital und den Kisil art gleichfalls unter vielen Mühsalen und Gefahren.

Über das Alaigebirge führt ein 1892 und 1893 angelegter, für leichtes Fuhrwerk zur Not fahrbarer Weg von zirka 2·8 *m* Breite. Derselbe beginnt in Guldža**) und übersetzt den Taldykpaß in 3540 *m* Höhe. Im Jahre 1897 war der Paß am 10. Juni noch tief im Winterschnee, so daß ein nach Sarytaš marschierendes Detachement oft nur seitwärts der Straße, über die schneefreieren Hänge kletternd, fortkommen konnte.

Das Alaigebirge stellt demnach mit seiner westlichen Fortsetzung einen zirka 500 *km* langen Hochgebirgswall vor, der nur an einer Stelle von einem gebahnten Wege übersetzt wird und einer Vorrückung stärkerer Truppen aus dem Ferghanagebiet über die Pamir an den oberen Indus ein erstes, gewaltiges Hindernis bietet.

Nach Überschreitung des Alai kommt man gegen Süden in das breite Hochtal des oberen Wachš (auch Alaital, zirka 2800—3000 *m* hoch), das während dreier Sommermonate von Nomaden aufgesucht wird, hierauf an die hohe Kette des

*) Auf dem Terek daban-Passe des Alaigebirges gingen in einem Schneesturme einst 800 kaschgarische Flüchtlinge zugrunde.

**) Wohl zu unterscheiden von der Stadt Kuldscha auf chinesischem Territorium.

Transalai, der meist schon zu den Pamir gerechnet wird. Noch höher, in bezug auf die umgebenden Hochtäler aber weit niedriger als der Alai, stellt dieses Gebirge den Nordrand des Pamirplateaus vor. In ihm liegt der höchste Punkt russischen Gebietes, der über 7000 *m* hohe Pik Kaufmann.

Die Grenze des ewigen Schnees scheint in diesen Gebirgen etwa um 4000 *m* Seehöhe zu liegen.

Die Pamir.

Diese Bezeichnung ist ein Kollektivname für ein von Ost nach West und von Nord nach Süd zirka 300 *km* breites System von Hochtälern und dazwischen liegenden Gebirgsketten. Die Pamir werden aufgefaßt als der Ausgangspunkt der zentralasiatischen Hochgebirge (Tian-schan, Karakorum und Himalaya, Hindukusch), die von hier radial ausstrahlen. Sie sind ein 3000 *m* hohes Plateau, auf dem 1000—3000 *m* (relativ) hohe Gebirge aufgesetzt sind. Im zentralen und östlichen Teile haben die Hochtäler sogar 3500 *m*, ja bis 4300 *m* absoluter Höhe und nur im Westen senken sie sich auf 2500 *m* herab. Die zentralen zwischen den Hochtälern in meist ostwestlicher Richtung streichenden Gebirge sind niedriger als die Randgebirge im Norden, Osten und Süden, die oft über 6000 *m* absoluter Höhe erreichen.

Die Grenzen der Pamir sind: im Norden der obere Wachš (dort auch Kisil-su genannt), im Westen der Pjändsch (so heißt der Amu darja vom Sorkul-See bis Kala i Wamar), im Süden das Hindukusch- und im Osten das Sary-kul-gebirge, welches längs der chinesischen Grenze streicht. Da die relative Höhe der zentralen Gebirge selten mehr als 1000 *m* beträgt, so machen sie in ihren Konturen nur den Eindruck des Mittelgebirges. Die Pässe sind weniger schwierig, die Gewässer nicht reißend. Was aber die Pamir für größere Heereskörper doch unbetretbar macht, ist die Ausdehnung und absolute Höhe des Systems, die völlige Öde, Unterkunfts- und Ressourcenlosigkeit, das rauhe Klima und die dünne Luft, die bei selbst geringfügigen Anstrengungen oft die Bergkrankheit hervorruft, der Mangel und die schlechte Beschaffenheit der Wege, auf denen nur Saumtiere — und oft nicht einmal diese — fortkommen.

Die Hochtäler sind während des drei- bis viermonatlichen Sommers mit üppigem Grase bedeckt, entbehren aber

des Baumwuchses vollständig. Nur in den niederen Tälern des Westens, am unteren Murgab und Pjändsch gedeihen bis 3000 *m* absoluter Höhe Pappeln, Weiden und Obstbäume. Bis zirka 3200 *m* kommen magere, kleine Getreidefelder vor. Das ganze Gebiet ist deshalb völlig ressourcenlos, sehr spärlich und nur in den Tälern bewohnt. Die Viehzucht ist daselbst die Haupterwerbsquelle der meist nomadisierenden Bevölkerung.

Die Grenze des ewigen Schnees reicht im Norden bis 4400 *m*, also fast bis auf die Talsohlen, im Süden bis 5200 *m* herab. Der Winter dauert 7—8 Monate, ist reich an Schnee und tagelangen Stürmen; nur von Ende Mai bis gegen Ende September sind die zentralen Hochtäler schneefrei. Aber auch in diesem kurzen Sommer sind die Nächte exzessiv kalt und haben häufig Eisbildung. Schneestürme kommen auch im Sommer vor.

Der schwedische Forschungsreisende Sven Hedin, der die Pamir in der zweiten Hälfte des Winters (Februar—März) 1894 unter großen Schwierigkeiten durchzog, fand das Alai-Tal tief verschneit, die Übergänge vereist, so daß die engen Steige erst stellenweise ausgeschaufelt oder mit Stufen versehen und mit Sand beschüttet werden mußten, um darüber hinweg zu kommen. Lawinen, Schneestürme und die Durchfurtung der nicht immer zugefrorenen Gewässer erschwerten den Weg. Die Nächte brachten Temperaturminima von —34° C. Nach anderen Quellen beträgt die mittlere Sommertemperatur +5 bis 10°, die mittlere Wintertemperatur bis — 20° C., die täglichen Temperaturschwankungen bis zu 50° C. (an der Sonne im Sommer + 44°, im Schatten 20°, in der Nacht bis —2—6°). Dabei herrschen gewöhnlich rauhe Winde.

Die Pamir wurden von russischen Detachements (Juni und Juli 1891 Oberst Jonow mit 1 Infanteriebataillon, 3 Sotnien Kasaken, 2 reitenden Gebirgsartilleriezügen samt Train von Margelan bis zum Baragil-Paß) wiederholt mit Erfolg durchzogen. Auf dem Pamirskij post, einer Befestigung am Murgab mitten in den Pamir (zirka 3750 *m* absoluter Höhe), steht ein russisches Detachement von zirka 130 Mann, durch eine aus einheimischen Kirghisen gebildete Ordonnanzkurslinie mit Margelan verbunden. Die Resultate der Akklimatisation sollen gute sein. Jedenfalls aber haben die Pamir durch die Erfahrungen viel von ihrem Schrecken verloren.

Im Sommer 1897 wurde die den Alai übersetzende, fahrbare Kommunikation über das Alai-Tal, den Kisil-art- (4270 *m*

Seehöhe) und Ak baital-Paß (4590 *m*) bis zum Pamirskij post weitergeführt; sie besitzt eine Breite von 2·8 *m*, maximale Steigungen von 10%, und ist für leichtes Fuhrwerk angeblich praktikabel. Sie dürfte seither wohl wieder schlechter geworden sein. Alle anderen Kommunikationen in den Pamir sind schlechte Saumpfade.

Die Pamir sind also ein für sich allein schon 15—20 Märsche breites, schwieriges, nur für kleine Detachements betretbares Durchzugsgebiet; während 6—7 Wintermonaten ist die Passierbarkeit auch für solche sehr unsicher und ohne große Vorbereitungen bezüglich Unterkunft (Jurten), Holz, Verpflegung, Verbindung u. s. w. gar nicht denkbar. Bei der Reise Sven Hedins waren Unterkunft und sonstige Bedürfnisse durch die Behörden vorausbestellt.

Nach Überschreitung der südlichen Abgrenzung der Pamir — des Pjändsch, beziehungsweise Wachan darja — stößt man auf den

Hindukuh (Hindukusch).

Er beginnt an den Quellen des Wachan darja und Jarkend und begleitet ersteren und den Pjändsch bis zur Umbiegung nach Norden oberhalb Ischkaschim. Von hier schlägt er bis zum Hadschi-kak-Passe eine rein südwestliche Richtung ein und zieht sodann, sich immer mehr ausbreitend, als Koch-i-baba, Sefid-koch (kuh) und Siach-koch (kuh) mit mehreren Ausläufern bis an die persische Grenze.

Der Hindukuh ist, solange er den Wachan und Pjändsch begleitet, eine zirka 40 *km* breite vom Norden aus relativ über 2000, absolut an 6000 *m*, in einigen Gipfeln bis 6900 *m* hohe, zusammenhängende Hochgebirgskette, deren Übergänge zwischen 3600 und 5000 *m* Höhe, d. i. unter und an der Grenze des ewigen Schnees liegen. Sie sind nur im Sommer und mit großen Schwierigkeiten zu überschreiten. Der Winter dauert je nach der Höhe 5—8 Monate, ist streng und reich an Schnee und Stürmen.

Vom Umbuge des Pjändsch angefangen wird das System breiter und niedriger; aber auch hier ist der Hauptkamm von ewigem Schnee bedeckt und die Pässe erreichen 4000 und 5000 *m*. Der Koch-i-baba löst sich endlich in eine Anzahl von Ketten auf, die immer niedriger werden, jedoch noch über die Kommunikation Herat—Farah—Kandahar hinausreichen.

Durch den Hindukusch und Koch-i-baba wird der nördliche Teil Afghanistans vom Hauptteil dieses Landes getrennt, die Verteidigung des ersteren Gebietes daher erschwert.

Der östliche Hindukuh — etwa bis zum Dora-Passe — ist ziemlich bekannt. Hier führen 8—10 von Karawanen benützte Pässe aus dem Tale des Wachan und Pjändsch in die von besseren Saumwegen durchzogenen Hochgebirgstäler des Gilgit und Tschitral. Die Abstiege nach Süden sind sehr steil und ziehen durch enge Schluchtentäler als schmale, felsige Saumpfade hinunter. Die Fortsetzungen dieser Talwege (von Gilgit bis Srinagar und von Miankala bis Peschawar fahrbar) führen wiederholt über hohe Pässe oder durch leicht sperrbare Taldefiléen.

Dann folgt vom Dora-Passe an ein ganz unbekanntes, wenig aufgesuchtes, daher wahrscheinlich sehr unwirtbares Gebiet, das nebst der Hauptkette beiderseits hohe Transversalketten enthält, zwischen welchen felsige, schluchtartige Engtäler ohne Kommunikationen liegen.

Von den Tälern des oberen Kundus und Balch führen abermals 10—12 Saumwege über 3600—4600 *m* hohe Pässe in die Landschaft Kuhistan und nach Kabul, darunter der 3700 *m* hohe Hadschi-kak mit etwas besserem, häufig begangenem Saumwege auf der kürzesten Linie von Bamjan nach Kabul — die bequemste Verbindung zwischen dem mittleren Amu darja einerseits und dem Kabul und Indus-Tale anderseits. Diese Verbindung wäre bis Bamjan angeblich für Geschütze mit größerer Mühe fahrbar zu machen.

Wieder folgt ein an Übergängen armes Gebiet, die Koch-i-baba und ihre Verzweigungen gegen Westen und Südwesten. Die Koch-i-baba, obwohl schon niedriger als der Hindukusch, ist an Höhe noch den Alpen gleich. Die gegen Westen folgenden Verzweigungen — der Turbend-i-Turkestan, Sefid-koch und Siach-koch — sind steile, zackige Ketten, die bis zur Straße Merw—Kuška—Herat—Farah, d. i. in einer Ausdehnung von 400 *km* von keiner einzigen von Nord gegen Süd durchlaufenden Kommunikation übersetzt werden. Der Grund hiefür liegt in der Breite dieses Systems von Parallelketten, welche zwischen den Kommunikationen Schibir-chan, Maimene, Merutschak am nördlichen und Farah, Girischk am südlichen Gebirgsfuße 400 *km* beträgt.

Westlich der Straße Kuška—Herat—Sebsor—Farah nimmt die Höhe der Ausläufer rasch ab. Die Übergänge zwischen Kuška und Sebsor haben jedoch noch immer 1500 bis gegen

2000 *m* absoluter Höhe. Die große relative Höhe der Umgebung (Herat 922, Sebsor 985 *m*) läßt sie jedoch weniger schwierig erscheinen.

Die vom nördlichen Aste, dem Turbend-i-Turkestan in senkrechter Richtung abgehenden Flüsse haben gut bebaute Täler mit gesundem Klima und mit Resten einer alten, höheren Kultur. Die nach Westen und Südwesten gerichteten Täler des Murgab, Herirud und Hilmend sind innerhalb des höheren Gebirges weniger bewohnt und kultiviert, die Südseite der Gebirgsäste des Sefid-koch und Siach-koch ganz kulturlos, öde und von Schutt und Geröll vollständig bedeckt. Erst die mittleren Flußtäler in der Linie Herat—Farah—Kandahar sind sehr gut bebaut und liefert namentlich der Distrikt von Herat viel Getreide und Vieh.

Nordöstlich des Irak-Passes (dieser nordöstlich des Hadschi-kak-Passes) zweigt von Hindukusch noch ein Hochgebirgszug ab, der sich bald strahlenförmig in eine Reihe von niedrigeren Ketten auflöst, die den ganzen Südosten Afghanistans ausfüllen. Die bekanntesten dieser Gebirge sind jene des nach Osten gerichteten Sefid-koch, und der nach Süden und Südwesten abgehenden Suleiman- (östlicher und westlicher) Ketten. Alle sind kahle, schroffe, vielfach an den Karst der Balkanhalbinsel erinnernde Gebirge mit wüsten, wasserarmen Hochtälern. Nur die tieferen Täler sind an den Flußläufen kultiviert.

Zwischen dem mittleren Hindukusch und dem Flusse Kunar (auch Tschitral genannt) endlich liegt das rauhe, wilde, unwegsame, vom Tschitralfeldzuge der Engländer her mehr bekannte Hochgebirgsland von Tschitral, das nur in seinen oft schluchtartigen Engtälern bewohnt ist. In den schmalen Talsohlen werden europäische Getreidearten, indisches Korn und subtropische Fruchtbäume kultiviert; höher hinauf gibt es nur Alpenweiden, im Sommer mit gutem Viehstande.

Jenseits (östlich) des Kunar, zwischen diesem und dem Indus beginnen schon die Hochgebirgsketten des Himalaya, die in mehreren Punkten über 6000, ja sogar 8000 *m* Höhe erreichen und in ihrer Gesamtheit dem Gebirgslande Tschitral ähnlich sind.

Vom militär-geographischen Standpunkte kann demnach der Hindukusch samt seinen Verzweigungen und vorgelagerten Gebirgen gekennzeichnet werden als eine 1100 *km* lange Hochgebirgsbarrière, die bis zum Hadschi-kak-Passe 150—200 *km*, von da gegen Westen

300—400 *km* breit, die Operationsrichtungen von der zentralasiatischen Bahn gegen den Indus schneidet. Das rauhe Klima, die Ressourcenlosigkeit und große Unwegsamkeit, die Höhe der Übergänge und die große Breite des Systems machen die Verwendung größerer Heereskörper im allgemeinen unmöglich und beschränken sie auf zwei Richtungen, und zwar *a*) auf jene aus den Tälern des Balch und Chulm (d. i. der am Kara kotal Paß entspringende, in die Oase von Tasch kurgan mündende Fluß) über Bamjan (2590 *m*), den Hadschi-kak-Paß (3700 *m*), Unai-Paß (3450 *m*) nach Kabul (1950 *m*), wo die kultivierten Flußtäler beiderseits tief in das Gebirge hineinreichen und ein etwas besserer Saumweg den Kamm überschreitet und *b*) jene von Kuška über den Paß Chasret-i-baba, Herat, den Paß Schach-bad-sarai (1980 *m*), Sebsor, Farah, Kandahar, wo eine durchlaufend fahrbare Kommunikation die ressourcenreicheren Gebiete zwischen den Ausläufern und am West- und Südwestrande der Gebirgszone verbindet.

Der Himalaya und das Karakorum-Gebirge

ragen nur mit ihren nordwestlichen Teilen in den früher umgrenzten Raum hinein. Der westlich des Indus liegende Teil des Himalaya wurde schon weiter oben charakterisiert. Seine Fortsetzung südöstlich des Indus-Durchbruches ebenso wie die an die südöstlichen Pamir ansetzende Karakorum-Kette gehören zu den mächtigsten Gebirgen der Erde. Kammhöhen von 5000, ja 7000 *m*, starke Vergletscherung, hohe Pässe, die namentlich im Karakorum über 5000 *m* hoch und schon im ewigen Schnee liegen, die Breite (vom Pamir-Plateau östlich des Sorkul-Sees bis Srinagar zirka 350 *km* Luftlinie) des Systems, vor dem nördlich noch die Pamir liegen, die Unbewohntheit und vollständige Unwegsamkeit machen Operationen selbst kleinerer Körper sehr schwer und beschränken sie auf wenige Talbecken und Talwege und auf die kurze Zeit des Sommers.

Der englische Kapitän Godfrey, politischer Vertreter in Gilgit, sagt über diesen nördlichen Grenzwall Indiens: »Alle Übergänge sind für Truppen und Tragtierkolonnen nur während zirka vier Monaten im Jahre, d. i. von anfangs Juni bis anfangs Oktober passierbar. Aber selbst während dieses kurzen Sommers verschwindet der Schnee nicht ganz, sondern verwandelt sich unter dem Einflusse der Sonne und der

Nachtfröste in Glatteis, dessen Überwindung außerordentlich sichere Tragpferde und Maultiere und sehr erfahrene Tragtierführer verlangt. Vor Juni und nach Anfang Oktober kann man auf halbwegs gefahrlose Überschreitung der Pässe überhaupt nicht rechnen. Der Zeitpunkt des Überganges muß sehr sorgfältig erwogen werden, da plötzlich eintretendes ungünstiges Wetter letzteren ganz vereiteln könnte. Oft herrscht im Tale warmer Sonnenschein, während auf der Paßhöhe ein Schneesturm tobt. Ortskundige und mit den Witterungsanzeichen gut vertraute Führer sind unerläßlich. Oft muß man tagelang auf zuverlässiges Wetter warten; ein noch so vorsichtiges Marschkalkül kann dadurch ganz umgeworfen werden. Es ist begreiflich, daß das Zusammenwirken verschiedener Kolonnen dadurch ganz illusorisch wird. Besondere Vorsorgen müssen bezüglich der Fußbekleidung, der Mitnahme von Kochholz, der Ausrüstung mit Konserven und Schneebrillen getroffen werden.«

Dieses Urteil dürfte auf den höheren Teil aller übrigen zentralasiatischen Gebirge anwendbar sein.

Nach dem Vorstehenden kann also der in Betracht kommende Teil des zentralasiatischen Gebirgslandes als eine 300—600 *km* breite Gebirgsbarrière bezeichnet werden, die von der Linie Kuška—Herat—Farah—Kandahar nach Nordosten zieht, gegen Osten nicht umgangen werden kann und Russisch-Turkestan von dem Indus trennt. Deren Überschreitung ist für große Heereskörper unmöglich und selbst für Detachements, besonders während 6—7 Wintermonaten, sehr schwierig. Hievon kann höchstens die Kommunikation, welche aus dem Tale des Amu darja — etwa von Masar-i-Scherif — über Bamjan nach Kabul führt, bei günstiger Jahreszeit ausgenommen werden. Während zirka sechs Wintermonaten sind alle Operationen über dieses Gebirge ganz ausgeschlossen. Große Operationen sind auf die Umgehung dieser Gebirgsbarrière längs der oben genannten fahrbaren Verbindung Herat—Kandahar verwiesen.

An den Südwestrand des zentralasiatischen Gebirgslandes schließt jenseits (südwestlich und südlich) des Fahrweges Herat—Kandahar ein zirka 1000 *m* hohes Hochland an, welches Südwest-Afghanistan, Ost-Persien und Beludschistan ausfüllt. Es dacht gegen Westen und Süden ab und enthält verschieden gerichtete Gebirgszüge mit Stein- und Geröllwüsten, dann einige ziemlich umfangreiche Depressionen mit

seichten Sumpfseen, wie den Hamun-See, die die Abflüsse der Gebirgsränder aufnehmen. Kultiviertes Land kommt nur längs der Straße Herat—Kandahar in den Flußniederungen, in dem nordöstlichen Grenzstriche Persiens innerhalb der Gebirgstäler, dann um die Nordufer des Hamun-Sees und in den über Kelat gegen Süden streichenden Gebirgszügen vor. Alles dazwischen liegende flache Hochland ist Salzsteppe und Sandwüste, wasser- und vegetationslos. Das Hochland fällt endlich mit einer Stufe zu einem heißen, trockenen Tieflandsstreifen ab, der 100—150 *km* breit, parallel zur Küste zieht und in den Dorfoasen Datteln und einiges Getreide als Hauptkulturarten enthält.

An die fahrbare Verbindung Herat—Farah—Kandahar schließt demnach auch im Südwesten und Süden ein für größere Operationen schwieriges Gebiet an.

Südöstlich und südlich des zentralasiatischen Gebirgslandes liegt

3. Die Tiefebene des Indus.

Dieselbe ist fast horizontales Land (Dschelam 270, Lahore 230, Dera-Ismaïl-Khan 190, Dera-Ghasi-Khan 130 *m*). Sie ist aber nur dort, wo sie zur Ganges-Tiefebene übergeht, das ist im Sirchind, dann am oberen Bias und Rawi und in der Nähe der nördlichen und nordwestlichen Randgebirge (Himalaya und Sefid-koch) von der großen Fruchtbarkeit der Ganges-Ebene. In diesen Gebieten, dann längs des Indus und seiner Nebenflüsse finden sich größere Städte, zahlreiche Dörfer und gute Kommunikationen. Das Straßennetz ist insbesondere im Sirchind und längs der Flußufer entwickelt.

Der weitaus größere Teil des Pendschab, das ist des Landes zwischen dem Indus und Setletsch, dann der größte Teil des Flachlandes am rechten Indusufer (Dera-Ismaïl-Khan) ist trockene Ebene, die nur während und kurz nach der winterlichen Regenzeit (Jänner) von frischem Grün bedeckt ist. Im Sommer ist es mit Ausnahme der Flußufer und einiger Sumpfstriche eine rotbraune, mit spärlich dünnem Graswuchs und trockenen Sträuchern bedeckte Steppe, von deren tonigem oder sandigem Boden die fast ununterbrochenen Südwinde (April bis September) dichte Wolken roten Staubes gegen Norden tragen. Nur das wasserreichere Anland des Indus und der »fünf Ströme« innerhalb des mittleren und unteren Pendschab ist bebaut und besser bewohnt. Südöst-

lich des Unterlaufes des Setletsch übergeht das Pendschab vollends in eine sterile, wasserlose, salzige Sandwüste, die nach Beschaffenheit und Ausdehnung an die zentralasiatischen Wüsten erinnert. Diese Wüste — Radschputana oder Tar — reicht von der Bahn Rewari Lahore bis ans Meer und an die Morastniederung Ran (östlich der Indus-Mündung) und trennt, 200—360 *km* breit, den mitteren und unteren Indus von dem reichen Innern Vorderindiens. Nur das fruchtbare und bewohnte obere Pendschab und Sirchind stellen im Bogen die Verbindung her.

Das Tiefland des Indus kann demnach vom militär-geographischen Standpunkte in zwei Abschnitte geteilt werden: das Anland des Indus, das obere Pendschab und das Sirchind, wo Operationen großer Heereskörper günstige Bedingungen finden und das untere Pendschab und die Wüste südöstlich desselben, wo große Operationen infolge der Natur des Landes schwer, zeitweise unmöglich sind.

Charakteristik der Verkehrswege und Verkehrsmittel.

Den Boden- und Kulturverhältnissen entsprechend hat sich das Kommunikationsnetz in den drei Zonen, in welche wir den Kriegsschauplatz zerlegt haben, verschieden entwickelt.

In der turanischen Tiefebene bildeten sich die Kommunikationen nach zwei Hauptrichtungen ziemlich gleichmäßig aus. Die eine Richtung ist die längs der kultivierten bewohnten Flußufer; auf diesen Linien bewegten sich der Lokal- und der große durchgehende Handelsverkehr. Diese Richtung fällt mit der Operationsrichtung gegen den Indus im allgemeinen überein. Die zweite Richtung entwickelte sich durch das Verkehrsbedürfnis der benachbarten Oasen und entspricht der Forderung nach transversalen Verbindungen.

Im Bereiche des zentralasiatischen Gebirgslandes tritt nur eine Hauptrichtung der Kommunikationen hervor, nämlich jene, die die beiderseits liegenden Tiefländer quer über das Gebirge verbinden und daher mit der Hauptoperationsrichtung ziemlich übereinfallen. In transversaler Richtung ist, da kein diesbezügliches Bedürfnis vorhanden war, das Kommunikationsnetz schlecht oder gar nicht entwickelt.

Im Tieflande des Indus endlich mußte die dichtere Bevölkerung ein nach allen Richtungen ziemlich günstiges Kommunikationsnetz herausbilden.

Die natürlich gebahnten Wege.

1. Mit Ausnahme kurzer Straßenstrecken, die die Russen in der Umgebung größerer Orte anlegten, gibt es innerhalb der turanischen Tiefebene nur Karawanenwege. Sie führen ohne Markierung von Brunnen zu Brunnen und sind namentlich in der Sandwüste, wo der Wind die Spuren verwischt, schwer zu verfolgen. Da der Ton- oder Sandboden fest ist und längere Regen sehr selten sind, so ist das Fortkommen gewöhnlich auch außerhalb der Kommunikation gut möglich und — wenn längere Distanzen in Betracht kommen — nur von dem Vorhandensein von Brunnen abhängig.

2. Innerhalb des zentralasiatischen Gebirgslandes gibt es zwei Arten von Kommunikationen: Fahr- und Saumwege. Die Fahrwege sind entweder gebaute oder Naturwege. Die gebauten Wege verdanken ihre Entstehung militärischen Zwecken. Auf russischer Seite sind von solchen noch besonders hervorzuheben die Fahrwege von Oš über Guldža, über den Taldyk Paß, Kisilart zum Pamirskij post und von Samarkand nach Termes. Auf der indischen Seite haben die Engländer während und nach dem Feldzuge in den unwegsamen Gebirgen des Nordwestens Wege gebaut oder verbessert, um den operierenden Truppen Verstärkungen und Nachschübe rasch zuführen oder Truppen in wichtige Grenzgebiete rasch entsenden zu können. Die wichtigsten dieser Wege sind:

Srinagar (Hauptstadt von Kaschmir)—Astor—Gilgit—Jassin (bis Gilgit, vielleicht auch bis Jassin fahrbar).

Peschawar—Miankala—Pandschkora - Paß (bis hierher fahrbar)—Dir (bis hieher guter Kamelweg)—Kala Drosch—Tschitral (Saumweg).

Peschawar—Chaiber-Pässe—Dschelalabad—Kabul, zwar nicht durchlaufend chaussiert, aber gut benützbarer Fahrweg.

Peschawar—Kogat—Tal—Kuram Fort, gebaut, fahrbar.

Tal, Banu, Guleri-Paß, fahrbar.

Dera-Ismaïl-Khan—Guleri-Paß—Zarmelan—Ghasni, fahrbar.

Dera-Ghasi-Khan—Pischin—Tschaman—Kandahar, gebaut, fahrbar.

Natürliche, durch den Verkehr entstandene Fahrwege sind im Bereiche des Gebirges nur an den Gebirgsrändern und in den Haupttälern zu finden, wo sie wichtige Orte verbinden. Die wichtigsten sind:

Oš—Andižan—Kokand—Chodžent—Ura tjube.

Feisabad am Wachš—Schirabad—Masar-i-Scherif—Tasch-kurgan—Bamjan.

Feisabad an der Koktscha—Kundus—Taschkurgan—Balch—Schibir chan—Maimene—Herat.

Merw—Pendeh—Kuška—Herat*)—Farah—Kandahar.

Tedžen (oder Merw)—Serachs—Kungruela—Kučan—Herat.

Aschabad—Mesched—Herat.

Kandahar—Ghasni—Kabul.

Guleri-Paß—Pischin und

Pischin—Ghasni.

Über den Hauptkamm der zentralasiatischen Gebirge führt keine einzige fahrbare Kommunikation.

Die Saumwege sind Gebirgspfade, nur für die landesüblichen Tragtiere (Kamele, Esel, Jaks [eine Büffelgattung], Tragpferde und Maultiere) gangbar. Der beste dürfte jener von Tasch-kurgan über Bamjan, den Hadschi-kak und Irak-Paß bis zum Ostfuße des Unai-Passes sein. Auf demselben soll Feld-Artillerie nach vieler Arbeit zur Not fortgeschafft werden können.**)

3. In der Tiefebene des Indus gibt es Fahrstraßen und Karawanenwege von der früher geschilderten Beschaffenheit.

Die Eisenbahnen.

1. Die zentralasiatische Eisenbahn führt aus dem Hafen Krasnowodsk über die Oasen von Kisil arwat, Teke (Tekinskische), Tedžen, Merw, Buchara, Samarkand nach Taškent. Ein erst 1898 fertig gewordener Zweig führt von Merw längs des Murgab nach Pendeh und von hier bis zur Festung Kuška, welche nur wenige Kilometer von der afghanischen Grenze entfernt ist. Eine andere Zweigbahn führt über Kokand, Margelan nach Andižan.

Über die Leistungsfähigkeit der Bahn liegen verläßliche Daten nicht vor. Die Stationsentfernungen sind groß, be-

*) Nach russischen Autoren ist der Weg Kuška—Herat gut fahrbar. Die offizielle Karte der Verbindungen des asiatischen Rußland vom Jahre 1901 enthält zwischen Kuška und Herat gar keinen direkten Weg und auch der am Westufer des Murgab von Pendeh gegen die Grenze führende Weg ist mit jenem von Herat nach Maimene über die Grenze nicht verbunden. Nach anderen Nachrichten soll ein von den Russen über die Grenze südlich Kuška angelegter Weg von den Afghanen zerstört worden sein.

**) Lebedjew: Nach Indien. Petersburg 1898.

tragen im Durchschnitte 20, in einzelnen Strecken selbst über 30 *km*. Der Erhöhung der Leistungsfähigkeit wurde in den letzten Jahren besondere Aufmerksamkeit zugewendet. Hiezu wurde das Geleise streckenweise umgelegt, das rollende Material, namentlich im letzten Jahre (1902/1903), stark vermehrt,*) eine neue Eisenbahnbrücke über den Amu darja erbaut, Eisenbahnwerkstätten und Eisenbahnschulen geschaffen und der Personalstand erhöht. Der Friedensverkehr hat sich gleichfalls sehr gehoben, auch die Fahrgeschwindigkeit wurde vermehrt (die Personenzüge legen die Strecke Krasnowodsk—Taškent — 1350 *km* — in zirka $2^1/_2$ Tagen zurück). Als Heizmaterial dienen Naphtharückstände (auch in den Betriebsgebäuden). Die Wasserversorgung ist schwierig und kompliziert; der Wasserbedarf muß streckenweise mitgeführt werden.

Aschabad, Merw, Čardžuj und Samarkand sind große, leistungsfähige Stationen. Die Leistungsfähigkeit der Linie dürfte mit 8—10 Zügen täglich in jeder Richtung zu schätzen sein.

Bemerkenswert sind die gegen Ausspähung getroffenen weitgehenden Vorsorgen. So darf z. B. auf dem Bahnhofe in Merw nicht ohne Erlaubnis ausgestiegen und die Linie Merw — Kuška nicht ohne höhere Bewilligung befahren werden.

2. Die Linie Orenburg—Taškent ist im Bau und soll 1904 fertiggestellt werden.

3. Die englisch-indischen Bahnen des Kriegsschauplatzes stehen bei Amballa und Rewari, dann durch den Hafen Karatschi mit dem übrigen gut entwickelten, sehr leistungsfähigen Bahnnetz Indiens in Verbindung. Von diesen Punkten ausgehend, führen folgende Bahnlinien an die Nordwestgrenze:

1. Amballa—Lahore—Rawalpindi—Peschawar—Dschamrud (Grenzstation).

2. Rewari — Rajewind — Dera-Ghasi-Khan — östlich Kuschalgar—Attok—Peschawar—Dschamrud.

3. Rewari — Rajewind — Multan — Sukkur — Kwetta — Nuschki oder Pischin—Tschaman und über die Grenze nach Kandahar.

*) Laut dem »Russkij Invalid« sollte die Zahl der Güter- und Passagierwaggons vom Jahre 1902 auf 1903 von 4500 auf 7500 Stück gebracht werden. Der Materialstand genügte angeblich auch vordem für den täglichen Verkehr von 12 Zügen à 100 Achsen in jeder Richtung.

4. Vom Hafen Karatschi können hier ausgeladene Transporte per Bahn über Schikarpur ebenfalls an die Endpunkte der Linie ad 3 gelangen.

Im Grenzrayon wurden auf Grund der bei den Expeditionen des Jahres 1897 gemachten Erfahrungen die Schmalspurbahnen Nauschera (Station zwischen Attok und Peschawar)—Fort Dargai (Fortsetzung bis Malakand projektiert) und Kuschalgar — Kogat — Tal für Nachschubszwecke erbaut. Letztere Strecke ist mit der Vollbahn Kundian—Attok vorläufig nur durch einen vom Wasserstand des Indus unabhängigen Schwebekran (auf einem Drahtseil) verbunden, da — solange eine feste Brücke über den Indus fehlt — auf die Schiffbrücke daselbst kein Verlaß ist (dieselbe muß bei Hochwasser ausgehängt werden.*)

Es dürfte kein Zweifel sein, daß es für die indische Regierung mit Hilfe dieses Bahnnetzes bisher leichter war, die Truppen Indiens an der Nordwestgrenze zu versammeln als für Rußland, seine in Turkestan stehenden Kräfte durch Zuschübe aus dem Kaukasus und dem europäischen Rußland zu unterstützen. Selbst die neue Bahn Orenburg—Taškent dürfte die indische Regierung noch schwerlich in die Hinterhand drängen. Die Vermehrung der Leistungsfähigkeit der indischen Aufmarschbahnen oder der Bau neuer solcher Linien dürfte die nächste Antwort der indischen Regierung auf diesen Bahnbau sein, wenn der Generalstab der indischen Armee zu gegenteiligen Schlußfolgerungen gelangen sollte.

---

*) Nach Berichten englischer Journale wurden Ende der Neunzigerjahre vom Vizekönig und der Heeresleitung der Indischen Armee folgende Grundsätze für die Reorganisation der Sicherung der Nordwestgrenze vereinbart:

1. Die Grenzforts sollen aufgelassen und die in denselben stehenden regulären Truppen zurückgezogen werden.

2. Die Grenzsicherung soll durch Milizen der Grenzvölker besorgt werden. Einzelne für die Grenzpaßverteidigung bestandene Milizen sollen reorganisiert und unter englische Offiziere gestellt werden.

3. Die regulären englischen und indischen Truppen sollen als Reserven in vorgeschobenen verschanzten Lagern vereinigt werden. Diese Lager seien mit den Bahnen des Hinterlandes durch schmalspurige Bahnen zu verbinden. Ebensolche Bahnen seien nach vorwärts in die wichtigsten Operationsräume zu erbauen. Dadurch, daß diese Bahnen rasche Zuschübe ermöglichen, erhöhen sie die Beweglichkeit der Reserven und ersetzen sie die aufzulassenden Forts.

Damit im Zusammenhange stehen Vorschläge über eine intensive Verwendung von Feldbahnen und Organisation eines Feldeisenbahnbataillons.

Die obigen Schmalspurbahnen dürften als Ausführung des »neuen Systems« zu deuten sein.

Die Gewässer als Hindernisse und Verkehrslinien.

1. Der Amu darja ist im Oberlaufe durch seine große Geschwindigkeit, im Mittel- und Unterlaufe durch seine Wassermasse (oberhalb der Wachšmündung 120—220 *m*, bei Kelif 440 *m*, weiter inklusive der Arme selbst bis 3000 *m* breit, 1—3 *m* tief), die große Veränderlichkeit des Bettes und des Wasserstandes ein bedeutendes Hindernis. Er bildet von Chodscha Salih aufwärts die Grenze zwischen Buchara und Afghanistan und das erste Hindernis für einen russischen Einfall in letzteres Land. Der Strom ist nur bei Čardžuj überbrückt (neue, eiserne, auch für den Fuhrwerksverkehr bestimmte Bahnbrücke). Weiter aufwärts bestehen wohl Überfuhren, jedoch nirgends Furten; nach anderen Angaben gibt es bei und aufwärts Patta hissar Furten. Diese Widersprüche sind durch den sehr verschiedenen Wasserstand erklärlich.

Eine besondere Bedeutung mit bezug auf russische Operationen im Nordosten Afghanistans kommt dem Flusse als Schiffahrtslinie zu. Die russische Regierung trug dieser Bedeutung dadurch Rechnung, daß sie mit Aufwand großer Mittel und trotz sehr ungünstiger Flußverhältnisse bestrebt war, einen Dampfschiffahrtsverkehr einzurichten. Die Schiffahrt knüpft an die Bahnstation Čardžuj an, wo ein noch primitiver Flußhafen, Depots und Werkstätten errichtet wurden. Der Hauptverkehr findet auf der Strecke Čardžuj—Patta hissar statt. Bei sehr günstigen Wasserverhältnissen können kleine, bis 0·6 *m* tauchende Dampfer noch bis zur Koktscha-Mündung laufen. Abwärts Čardžuj verkehrt nur ein Dampfer. Es existieren dermalen 5 Dampfer (der sechste ging 1903 bei Kelif zugrunde), 10 stählerne Barken, 2 Dampfkutter und 2 Naphthatransportschiffe (die Dampfer haben Naphthaheizung), sämtlich Eigentum der Regierung. Die Verwaltung und der Betrieb sind militärisch.

Die starke Teilung und Veränderlichkeit des Bettes, viele Sandbänke, große, wechselnde Geschwindigkeit und Wirbel machen die Schiffahrt sehr schwierig, unverläßlich und wenig leistungsfähig. Abwärts Čardžuj ist dieselbe von Dezember bis März durch Eis ganz unterbrochen. Aufwärts Čardžuj bestehen von Juli bis September die günstigsten Wasserstandsverhältnisse. Auch da ist der Verkehr nur bei Tag möglich. Von März bis Juli wirkt das Hochwasser, von Oktober bis März das Niederwasser sehr störend ein. Nach

offiziellen Berichten wäre in den letzten Jahren ein großer Aufschwung*) der Schiffahrt zu verzeichnen. Nach privaten Mitteilungen (»Turkestanskija Wjedomosti«) ist die Leistungsfähigkeit**) derselben jedoch selbst im Sommer sehr gering. Die Einnahmen betragen dermalen nicht viel mehr als 20 Prozent der Ausgaben. Diese geringe wirtschaftliche Bedeutung dieser Transportlinie läßt also darauf schließen, daß ihre Einrichtung militärischen Erwägungen entspringt.

2. Die Flüsse innerhalb des zentralasiatischen Gebirgslandes kommen als ernste Hindernisse nur zur Zeit der Hochwässer in Betracht, welche durch die Schneeschmelze im Gebirge (März bis Mai) eintreten. Viele von ihnen, wie der Cha-rud, Farah-rud und Chasch-rud, sind ausgesprochene Torrenten und trocknen im Hochsommer ganz aus; andere geben ihr Wasser an die Bewässerungskanäle ab (wie der Serafschan und alle nach Norden gerichteten Abflüsse des Koch-i-baba und seiner Ausläufer) und verlieren sich endlich ganz in Oasen und in der Wüste.

3. Der Indus und seine Nebenflüsse:

Der Indus fällt mit seinem Mittellaufe und einem großen Teile seines Ober- und Unterlaufes in das Kriegstheater. Er durchbricht zwischen Bundschi und Torbeli (zirka 300 *km*) den Himalaya zwischen steilen, oft mehrere hundert Meter hohen Felswänden. Die Talbildung ist hier äußerst beschränkt; hie und da fehlt längs des Flußufers sogar der Saumpfad. Das Gefälle ist in dieser Strecke sehr groß (Bundschi 1390 *m*, Torbeli 300 *m* absoluter Höhe), die Strömung reißend, an einen Brückenschlag kaum zu denken, Furten sind nicht vorhanden.

Zur Zeit der Hochwässer, Mitte Mai bis Ende August, beträgt die Wasserhöhe oft 14 *m* über Normale.

Von Torbeli bis Kalabaga sind die begleitenden Gebirge niedriger, das Tal wird stellenweise breiter und öffnet sich westlich zu dem ausgedehnten Talbecken von Peschawar. Doch treten auch hier wiederholt steile, felsige, bis 200 *m* hohe Uferhöhen an den Strom heran und engen ihn ein. Die Strömung ist noch immer groß oder reißend und erreicht oft 3·5 *m* in der Sekunde. Das Bett ist 180—350 *m* breit, der

*) Nach dem »Raswjedšik« wurden 1890 an 10.000 Personen und zirka 9000 *t* Frachten befördert.

**) Nach der genannten Zeitung hinterlegen die Dampfer pro Tag stromaufwärts oft kaum 20 *km* und erreichen selbst im Sommer das Ziel der Fahrt hie und da nicht.



Brückenschlag infolge der großen Geschwindigkeit und Veränderlichkeit des Wasserstandes, stellenweise infolge hoher Ufer sehr schwierig.

Bei Kalabaga betritt der Strom das Tiefland. Zur Zeit des Niederwassers (Oktober bis Ende März) beträgt die Breite selten mehr als 800 *m*, bei Hochwasser (Mitte Mai bis Ende August) dagegen oft 8 *km*, unterhalb Dera-Ismaïl-Khan, wo der Strom besonders weit aus seinem Bette tritt, sogar bis 22 *km*. Bei Normalwasser hat er mäßige Geschwindigkeit und bildet zahlreiche Krümmungen und Inseln. Furten finden sich auch im Mittel- und Unterlaufe niemals und nirgends. Der Brückenschlag ist infolge der großen Breite, der sumpfigen Ufer und plötzlichen Veränderungen des Wasserspiegels sehr schwierig. Am leichtesten dürfte die Überbrückung in der Strecke Kalabaga—Dera-Ismaïl-Khan sein. Die beste Jahreszeit hiefür ist jene von Ende Oktober bis anfangs März.

Die Stärke dieses Stromhindernisses mag daran gemessen werden, daß die Engländer im Kriege mit Afghanistan (1839 bis 1842) 16 Tage brauchten, um den Strom bei Rori zu überbrücken, trotzdem sie beide Ufer beherrschten und im Besitze aller Hilfsmittel Indiens waren.

Eisenbahnbrücken existieren bei Attok und Sukkur; erstere dient auch für den Wagenverkehr. Schiffbrücken gibt es bei Kuschalgar, Kalabaga und Dera-Ghasi-Khan; sie müssen aber bei Hochwasser abgetragen werden. Im übrigen existieren noch eine Reihe von Überfuhren und Dampffähren.

Der Strom mündet mittelst eines versandeten, weitverzweigten Deltas, durch welches größere Schiffe nicht passieren können. Die Dampfschiffahrt wird aufwärts nur bis Dera-Ghasi-Khan betrieben.

Der Indus ist demnach ein äußerst starkes Stromhindernis, dessen Überwindung mit feldmäßigen Mitteln einen ungewöhnlichen Aufwand an Zeit und technischen Mitteln erfordert und in manchen Strecken zeitweise unmöglich ist. Zur Nordwestgrenze Vorderindiens parallel, kann der Strom zu einer Hauptverteidigungslinie gemacht und nicht umgangen werden. Im Zusammenhange mit seinen von Multan und Firuspur an von Dampfern befahrenen Nebenflüssen erhält er abwärts Dera-Ghasi-Khan auch Bedeutung als Transportlinie, wenngleich die seichten, für größere Schiffe unpassierbaren Deltaarme deren Wert einschränken.

Von seinen rechtsseitigen Nebenflüssen sind der Gilgit und Kabul (letzterer mit dem Pandschar, Alindshar, Kunar [oder Tschitral] und Swat links) die wichtigsten. Beide haben starkes Gefälle und sind reißende Gebirgsströme, bei denen die Hochwässer während des ganzen Sommers (Schneeschmelze in den Hochgebirgen) anhalten.*) Die Täler sind streckenweise schluchtartige Engtäler mit steilen Felswänden. Talbecken finden sich am Gilgit bei den Orten Jassin und Gilgit, am Kabul bei den Städten Kabul und Dschelalabad und an der Mündung des Alindschar. Besonders der Kabul führt eine bedeutende Wassermasse. Beide Flüsse sind infolge ihres reißenden Laufes, ihres hohen Wasserstandes im Sommer und ihrer streckenweise schluchtartigen, unzugänglichen Engtäler wegen sehr bedeutende Hindernisse, deren Überbrückung schwierig und an vielen Stellen ganz unmöglich ist.

Unterhalb des noch ziemlich wasserreichen Gebirgsflusses Kuram erreichen alle weiteren aus dem östlichen Suleiman-Gebirge kommenden Flüsse den Indus nicht mehr, sondern verlieren sich in der heißen Ebene.

Die linksseitigen Nebenflüsse des Indus, die »fünf Ströme« (Dschelam, Dschenab, Rawi, Bias und Setletsch) kommen aus dem Himalaya. Sie sind weniger breit und wasserreich als der Indus, haben in der Ebene trägen Lauf und bilden daselbst zahlreiche Inseln. Das Hochwasser tritt zur selben Zeit und ebenso rasch wie am Indus ein und erzeugt große Überschwemmungen. Nach ihrer Vereinigung übertreffen sie den Indus wohl an Breite, aber nicht an Wasserreichtum. Die westlichen Ufer überhöhen meist die östlichen. An permanenten Überbrückungen finden sich außer den Bahnbrücken nur wenige Schiffbrücken. Außerdem gibt es zahlreiche Fähren. Die Dampfschiffahrt reicht aufwärts bis Multan beziehungsweise Firuspur.

Auf dem Indus und den »fünf Strömen« verkehren nebst Dampfern 5000 bis 6000 leichte Flußbarken.

Das Telegraphennetz.

Russisch-Turkestan ist durch ein von Baku nach Krasnowodsk gelegtes Kabel, dann durch die Telegraphenlinien längs der zentralasiatischen Bahn und durch jene von Oren-

*) Der starken und für den Bestand von Brücken gefährlichen Veränderungen des Wasserstandes wegen kommen Hängebrücken in Anwendung.

burg nach Taškent und von Omsk nach Taškent mit dem russischen Telegraphennetze verbunden. Das turkestanische Netz besteht aus der Hauptlinie Krasnowodsk (längs der Bahn) nach Taškent—Wjernyj und aus einigen von derselben abzweigenden kurzen Nebenlinien (nach Chiwa, Serachs, Ura tjube, Namangan, Oš). Nach Afghanistan besteht kein telegraphischer Anschluß. Für die politische Berichterstattung von dorther ist Rußland auf die in Afghanistan unterhaltenen Agenten angewiesen.

In Indien besteht ein verzweigtes Telegraphennetz, welches mit Kabul und Kandahar verbunden ist.

Transportmittel.

Das am meisten verbreitete Transportmittel ist das Kamel. Es wird in der turanischen und indischen Tiefebene fast ausschließlich, weniger in den Gebirgsländern als Lasttier benützt; es trägt 1·5—1·8 *q* und legt damit anhaltend täglich 25—40 *km* zurück. Diese große Leistungsfähigkeit wie seine Genügsamkeit machen es für militärische Zwecke außerordentlich geeignet. Es nimmt tagelang mit der Vegetation der Steppe und einer Hand voll Gerste vorlieb und kann angeblich 3—4 Tage selbst im Sommer ohne Wasser bleiben.

Im Gebirge sind Esel, Maultiere und Tragpferde für den Lastentransport in Gebrauch. Weit leistungsfähiger als das Tragtier ist jedoch eine Büffelart, der Yak, der schwer beladen die gefährlichen, oft mit Glatteis bedeckten Gebirgspfade weit sicherer zurücklegt als die erstgenannten Tiere.

Bei der Seltenheit fahrbarer Verbindungen und der Vorliebe für die Verwendung des Tragtieres gibt es sehr wenig Fuhrwerke. Dieselben sind meist zweirädrig, plump, schwer und von geringer Ladefähigkeit.

Der Wassertransportmittel wurde oben gedacht.

Würdigung der geographischen Verhältnisse mit Rücksicht auf eine russische Vorrückung über Afghanistan gegen den Indus.

Nach den geographischen Verhältnissen ist für eine Vorrückung starker russischer Kräfte durch Afghanistan gegen den Indus die Richtung über Herat Farah—Kandahar am

günstigsten, weil hier am wenigsten Terrainhindernisse, dagegen eine, streckenweise mehrere fahrbare oder leicht fahrbar zu machende Verbindungen und bessere klimatische Verhältnisse bestehen als in der Richtung über Masar-i-Scherif—Bamjan (oder Kundus)—Kabul—Peschawar, in welcher zwei mächtige Hochgebirgsketten auf Saumwegen zu übersetzen sind, die namentlich im Winter für den Marsch großer Heereskörper wie für die sichere Verbindung und den Nachschub kaum besiegbare Schwierigkeiten bieten. Noch ungünstiger liegen die Verhältnisse für eine Überschreitung des Gebirges weiter im Nordosten, weil letzteres dort noch breiter, höher und wilder ist.

Bei einem mit großen Kräften auf und durch Afghanistan unternommenen Angriffe kommt daher der Richtung über Herat—Farah—Kandahar eine besondere Bedeutung zu. Trotzdem der Bezirk von Herat und das Tal des Heri rud relativ reich an Produkten des Ackerbaues und der Viehzucht sind und bei weiterer Vorrückung auch der Bezirk von Kandahar ähnliche Hilfsquellen aufweist, wären sehr starke russische Kräfte nach Überschreitung der Grenze doch im wesentlichen auf den Nachschub angewiesen, selbst wenn die Bevölkerung oder ein Teil derselben mit den Russen sympathisieren und den Nachschub und die Subsistenz erleichtern würde. Der Nachschub findet hier günstigere Bedingungen als in anderen Richtungen, weil eine durchlaufend fahrbare, bis Herat sogar angeblich über russischen Einfluß verbesserte Kommunikation vorhanden ist, die den Fuhrwerksverkehr, eventuell die Auslegung einer Feldeisenbahn zuließe, wie auch der Tragtiertransport (Kamel) auf einem solchen Wege weit verläßlicher funktioniert und leistungsfähiger ist als auf Saumwegen im höheren Gebirge. Das offenere Terrain dieser Linie macht die Sicherung der Verbindung leichter.

Auch der Umstand, daß auf diesem Wege größere Städte liegen, welche wie Herat, Farah und Kandahar in materieller und politischer Beziehung zu den wichtigsten Zentren des Landes gehören, gibt der Linie Kuška—Herat—Kandahar größere Bedeutung.

Für die Versammlung großer Kräfte, welche in dieser Richtung vorrücken sollen, eignen sich die Oasen von Pendeh, Serachs-Tedžen und Merw, wo — wie in allen Oasen — Unterkünfte, Wasser, Brennmaterial, Futterartikel, Schlachtvieh und Transportmittel (jedoch wenig Fuhrwerke) zu finden

sind.*) Die Unterkünfte würden für große Massen jedoch kaum zureichen**); die Dörfer sind klein oder zerstreut und bestehen aus schlechten Hütten, so daß besondere Vorsorgen (Zelte), auch in Hinsicht auf großen Mangel an Unterkunft jenseits der Grenze und auf das exzessiv kontinentale Klima kaum entbehrlich wären. Auch dürften die Eigentümlichkeiten des Klimas und häufiges Fieber***), besonders bei nicht akklimatisierten Truppen große Abgänge zur Folge haben.

In den bezeichneten Aufmarschraum führen aus dem europäischen Rußland und dem Kaukasus folgende Transportlinien:

1. Die Bahn Rostow am Don—Wladikawkas—Petrowsk, Baku, von hier die Schiffahrtslinie Baku—Krasnowodsk, weiter die zentralasiatische Eisenbahn. Bis Baku, beziehungsweise Krasnowodsk können Transporte auch auf der an die Eisenbahnendpunkte Zarycyn, Saratow, Sysran, Kasan u. s. w. anknüpfende Schiffahrtslinie der Wolga und des Kaspischen Meeres (Astrachan, Baku) oder auf den Schiffahrtslinien des Schwarzen Meeres von Odessa, Očakow, Sewastopol, Nowo-

*) An Zerealien erzeugt Turkestan keine großen Überschüsse, die sich in dem Maße, als die reichlicher lohnende und von der Regierung protegierte Baumwollkultur sich ausbreitet, eher noch vermindern dürften. In den Jahren 1891 und 1892 wurden auf der zentralasiatischen Bahn je zirka 10.000 *q* Getreide und Mehl ausgeführt. Diese gegen andere Jahre hohe Ziffer erklärt sich nur durch die in diesen Jahren in Rußland herrschende Hungersnot. Für die ersten Bedürfnisse einer gegen Afghanistan aufgestellten Armee dürften die Landesmittel immerhin einiges bieten. Der weitere Zuschub aus dem europäischen Rußland wird durch die Schiffahrtslinien der Wolga, des Schwarzen und Kaspischen Meeres, durch die Bahn Wladikawkas, Petrowsk, Baku, jene von Batum, Tiflis nach Baku, die zentralasiatische Bahn und in Zukunft durch die Linie Orenburg—Taškent erleichtert und gesichert.

An Nutztieren waren 1896 in ganz Turkestan und im Semirječe-Gebiet nach amtlichen Daten vorhanden:

Rinder	1·6	Millionen
Schafe . . . . . . über	12·0	»
Ziegen, Schweine, Esel an	1·5	»
Kamele	0·78	»
Pferde	1·7	»

Dieser große Stand an Schlacht-, Zug- und Tragtieren würde einen Zuschub an solchen aus dem europäischen Rußland, der infolge der großen Transportdistanzen, beziehungsweise der Komplikation des Transportes durch Schiffahrtslinien mit manchen Schwierigkeiten (Transportzeit, Wasser, Futter) verbunden wäre, voraussichtlich entbehrlich machen. Das Rind ist jedoch kleinen und schlechten Schlages.

**) In ganz Transkaspien leben nur ca. 350.000 Einwohner, die Mehrzahl hievon in den Oasen von Merw und Tedžen.

***) Fieber herrscht auch am Fuße der Gebirge, so in Kuška.

rossijsk nach Batum und von hier per Bahn über Tiflis gebracht werden. Die sehr leistungsfähige Wolga-Schiffahrt ist jedoch während ca. 5 Wintermonaten (November bis April) ganz unterbrochen, die Schiffahrt auf dem Kaspischen Meere während ca. 3, jene von einigen Häfen der Nordküste des Schwarzen Meeres während 1—2 Wintermonaten zeitweise unterbrochen und unverläßlich. Auf dem Kaspischen Meere verkehrt eine aus Dampfern und Segelschiffen bestehende Handelsflotte mit ca. 60.000 *t* Deplacement und die aus 4 Dampfern, 2 Kanonenbooten und 2 Barkassen bestehende Kriegsflotille mit ca. 24.000 *t* Deplacement. Die Überfahrt von Baku nach Krasnowodsk dauert (je nachdem, ob Dampf- oder Segelfahrzeug) 20—60 Stunden, kann jedoch während des Winters durch häufige Stürme und hie und da durch Eis sehr verzögert werden.*) So war der Hafen von Krasnowodsk Ende Jänner und anfangs Februar 1886 bei einer Kälte von — 22 ° C. durch eine Woche wegen Eis unzugänglich. Doch soll dieser Winter abnorm streng gewesen sein.

Das Kaspische Meer bringt in diese Transportlinie daher bedeutende Komplikation und Unsicherheit. Berücksichtigt man hiezu, daß die Bahn Krasnowodsk—Merw in einer langen Strecke nahe der gebirgigen persischen Grenze führt und von dort durch die unverläßliche, wenig disziplinierte und durch äußere Einflüsse etwa aufgestachelte Bevölkerung möglicherweise gefährdet werden kann, so erlangt

2. die in naher Zukunft fertige Bahnverbindung Sysran—Samara—Orenburg—Taškent—Merw—Pendeh—Kuška um so höhere Bedeutung. Sie stellt eine geschlossene einfache Verbindung mit dem Bahnnetz des europäischen Rußland (oder über Čeljabinsk, Ufa, Samara mit dem Militärbezirk Sibirien) her und ist, da sie durchaus in russischem oder seit längerer Zeit pazifiertem zentralasiatischem Territorium führt, Störungen nicht so leicht ausgesetzt. Die in der Strecke Orenburg—Kasalinsk schwierige Wasserversorgung im Sommer und der an Schnee und Stürmen reiche Winter können bei der Kulturlosigkeit und Menschenleere großer von dieser Bahn

*) Die bedeutende Vermehrung des Fahrparks der zentralasiatischen Bahn im Jahre 1902/1903 scheint den Schluß zuzulassen, daß die Leistungsfähigkeit der Schiffahrt auf dem Kaspischen Meere jene der Bahn bisher übertraf und mit dieser Vermehrung ein Ausgleich in der Leistungsfähigkeit beider Verkehrslinien angestrebt wurde. Der Lokalverkehr in Turkestan erfährt allerdings auch jährlich eine Zunahme, würde aber kaum die plötzliche und große Materialanschaffung herbeigeführt haben.

durchzogener Gebiete ihre Leistungsfähigkeit und Verläßlichkeit zeitweise immerhin herabsetzen. Nach dem »Russkij Invalid« soll die Bahn besonders solid und für eine Fahrgeschwindigkeit von 60 Werst pro Stunde (64 *km*) erbaut werden. Für die Transportdauer von aus dem europäischen Rußland und aus Sibirien herangezogenen Kräften fallen die großen 2000—4000 *km* betragenden Transportdistanzen nicht wenig ins Gewicht. Sie kann für solche Kräfte mit 2—4 Wochen angeschlagen werden. Aus allem ist ersichtlich, daß selbst nach Hinzukommen dieser neuen, wichtigen Bahnlinie die Versammlung großer, dem europäischen Rußland entnommener Kräfte an der afghanistischen Grenze noch keine leichte Sache geworden ist.

Die Versammlung der in Transkaspien, Buchara und Turkestan stehenden russischen Streitkräfte (siehe Seite 92) wird durch die zentralasiatische Bahn sehr erleichtert, da mit Ausnahme der Garnisonen Wjernyj und Džarkent und der ohnehin an oder in der Nähe der afghanischen Grenze liegenden Garnisonen von Kaachka, Serachs, Kuška, Kerki, Patta Hissar, Termes alle anderen Garnisonen (Aschabad, Merw, Čardžuj, Katta Kurgan, Samarkand, Kokand, Margelan und Andižan) an der Bahn, jene von Oš nahe der Bahn liegen.

Für die Auswaggonierung und die Subsistenz von Truppen an der erst seit 1898 fertigen Bahnstrecke Merw—Pendeh—Kuška dürften aller Wahrscheinlichkeit nach in den letzten Jahren Vorbereitungen getroffen worden sein. Darauf lassen die plötzliche Vermehrung des Fahrparks im Jahre 1902, das Verbot, diese Bahnstrecke ohne höhere Bewilligung zu befahren und die Ansammlung von Feldeisenbahnmaterial in Kuška schließen.

Kuška, eine in den letzten Jahren verstärkte, von einem Festungsartilleriebataillon, einem Reserveinfanterie- und einem Schützenbataillon besetzte Grenzfestung, stellt einen weitvorgeschobenen, gesicherten Depotpunkt dar; der Umstand, daß dort Feldbahnmaterial angesammelt wurde, läßt den Schluß zu, daß daselbst bereits auch Nachschubsvorräte aller Art niedergelegt wurden.

Von diesem Grenzvorsprunge führt eine fahrbare Verbindung auf Herat. Diesem Punkte, seit alters der Schlüssel zu Indien genannt, wird besonders seitens der Engländer große Bedeutung zugeschrieben. In der Tat ist Herat eine der wichtigsten Städte und der Mittelpunkt des reichsten

Gebietes von Afghanistan, dessen Wegnahme das von England wiederholt garantierte Prinzip der Unabhängigkeit Afghanistans durchbrechen und das Ansehen und die Macht des Emirs bedeutend schwächen, wie auch die Autorität Englands in dem mohamedanischen, nordwestlichen Indien und in Afghanistan sehr schädigen würde. Da von Herat aus das ganze tief nach Afghanistan hineinreichende Tal des Heri rud leicht zu beherrschen ist, würde mit dem Besitze Herats auch jener dieses Flußgebietes verbunden sein und da dieser Besitz so lange wenig gesichert wäre, als die afghanischen Gebiete zwischen dem Amu darja und dem Koch-i-baba und Hindukusch nicht in russischen Händen wären, dürfte die Wegnahme dieser viele Hilfsquellen enthaltenden Teile des Landes mit einer Operation auf Herat verbunden sein.

Russische Drohungen gegen Herat haben deshalb immer die besondere Nervosität der englischen Publizistik geweckt, und es ist gar nicht unmöglich, daß sich die indische Regierung gezwungen sehen würde, auf die Wegnahme Herats mit jener von Kandahar, eventuell auch von Kabul zu antworten.*)

Die Distanz Kuška—Herat beträgt nur zirka 100 *km*. Das dazwischen liegende Mittelgebirge des Parapamis ist zwar wenig wegsam, aber gangbar und ohne Schwierigkeiten zu passieren; es ließe sich schwerlich längere Zeit verteidigen. Auch kann dasselbe über persisches Gebiet etwa von Serachs aus durch Kolonnen umgangen werden. Die wichtigsten Wege in dieser Richtung sind jene von Serachs über Kungruela, Kučan und der viel besuchte Karawanenweg von Mesched nach Herat, je zirka 330 *km* lang und für Feldartillerie fahrbar.

Herat hat eine alte Zitadelle und eine aus Backsteinen erbaute Mauerumfassung; im Jahre 1884/85, nachdem die Russen Merw und Pendeh okkupiert hatten, wurde Herat von englischen Offizieren mit Verschanzungen umgeben, in denen sich angeblich auch gedeckte Unterkünfte befinden, so daß sie vom Angreifer ohne schweres Geschütz nicht

*) Als die russische Expedition gegen die Tekinzen im Jahre 1879 gescheitert war, wollte England Herat im Vertragswege besetzen und dahin über Kandahar eine Bahn bauen (nach Rittich). Dieser Plan wurde durch die russische Diplomatie und durch die rasche Niederwerfung der Tekinzen im Jahre 1880 durchkreuzt. Nach der russischen Besetzung von Merw im Jahre 1884 entsendete die indische Regierung Offiziere, welche die afghanischen Truppen des Bezirkes von Herat befehligten und die Stadt befestigten.

leicht angegriffen werden könnten. Die Garnison soll zirka 6000 Mann Infanterie, 1200 Reiter und 78 Geschütze betragen*). Die Stadt hat 45.000 Einwohner, hauptsächlich Afghanen, Tadschiken, Perser und Juden. Sie bietet als Handelsplatz größere Ressourcen aller Art. Die ackerbautreibenden, von den Afghanen bedrückten Tadschiken der Umgebung sollen auf die Russen als Befreier hoffen (russische Quelle). Infolge des Handels in der Richtung auf Mesched und Kerman ist die persische Sprache die herrschende. Die bis gegen den Hamun-Salzsee reichende Provinz Herat war auch wiederholt in persischem Besitze oder von Afghanistan getrennt, zum letztenmal während des englisch-afghanischen Krieges von 1879, als der Bruder des von den Engländern abgesetzten Emirs Jakub in Herat eine kurze Zwischenherrschaft führte. Nachdem er schon 1879 von General Roberts bei Kandahar geschlagen worden war, drang er 1881 nochmals auf Kandahar vor und wurde von Abdurrahman geschlagen. Seither ist Herat mit Afghanistan vereinigt.

Die Bevölkerungsverhältnisse, wie diese durch lange Zeit schwankende Zugehörigkeit Herats könnten eine russische Invasion erleichtern.

Mit Kabul ist Herat schlecht, zur Winterszeit gar nicht verbunden. Der direkte, wenig bekannte Weg führt über hohe Pässe und das oberste enge Hochtal des Hilmend in das Tal des Heri rud, ein anderer, von Karawanen mehr benützter Weg über die zwischen Kabul und Bamjan liegenden Hochgebirgsrücken und weiter als fahrbare Verbindung über Masar-i-Scherif und Maimene. Die erste dieser Verbindungen ist über 700, die zweite über 900 *km* lang. Die Straße Kabul — Ghasni — Kandahar — Farah Herat, die Hauptverkehrsader Afghanistans, ist 1100 *km* lang. In der Hauptstadt Kabul angesammelte Verteidigungsmittel können demnach nicht leicht gegen einen auf Herat vorgehenden Angreifer verwendet werden. Wichtiger für die Verteidi-

*) Auch viele andere der größeren Orte Afghanistans sind befestigt. Die Befestigungen sind ziemlich wertlose, selbst von Feldgeschütz zu demolierende Umfassungen aus Lehmmauern oder gemauerte Zitadellen. Maimene, Kabul, Farah, Kandahar, Ghasni und Kala Nau sollen nach 1885 angeblich von englischen Offizieren befestigt und Mitte der Neunzigerjahre noch verstärkt worden sein. Größeren Wert haben die Befestigungen in Taldefileen (Chulm-Tal). Im November 1903 meldeten die Zeitungen, daß der Emir den Befehl gegeben habe, die Straße Dschelalabad—Kabul durch Forts zu befestigen. Jedes Fort soll schweres Geschütz erhalten (?). Diese Maßregel würde gegen die Engländer gerichtet sein.

gung von Herat ist, daß in der Flanke der Linie Kuška—Herat ein bewohntes afghanisches Gebiet — jenes zwischen dem Gebirge und dem Amu darja — liegt, aus dem gute Verbindungen gegen Herat und über Merutschak gegen Pendeh, demnach gegen Flanke und Rücken einer russischen, auf Herat gerichteten Vorrückung führen.

Herat und Mesched sind die Hauptstapelpunkte aller Produkte des Heri rud-Tales und der persischen Provinz Chorassan. Die Ausfuhr aus Chorassan zur zentralasiatischen Bahn ist in stetem Steigen und erreichte 1893 den Wert von über 5 Millionen Tonnen. Der jährliche Getreideüberschuß (Weizen, Reis, Gerste, Bohnen etc.) soll je zirka 1000 *t* Weizen und Gerste betragen. Pro Quadratkilometer entfallen durchschnittlich zirka 25 Stück Rinder. Die Richtung des Handels erleichtert es den Russen, die Hilfsmittel Chorassans zu verwerten. Nach englischen und russischen Urteilen könnte das Tal des Herirud eine Armee durch »längere Zeit« ernähren*). Transportmittel — Kamele, Pferde und besonders Wagen — sind schwer zu erlangen; nur Esel sind häufig. Die Erbauung einer Feldeisenbahn, für welche das Material in Kuška angesammelt ist, würde die Subsistenz und Schlagfertigkeit großer nach Herat und darüber hinaus (etwa bis jenseits des Überganges Schah bad sarai) vorgerückter russischer Kräfte sicherzustellen im stande sein. Der Heri rud ist südlich Herat von einer steinernen Bogenbrücke überspannt.

Für die weitere Vorrückung bis Kandahar und darüber hinaus liegt die größte durch geographische Verhältnisse verursachte Schwierigkeit in der Sicherstellung der Subsistenz. Die Bezirke von Sebsor, Farah und Girischk sind dünn bevölkert, haben wenig Ackerbau, kleine, arme Dörfer und sind ressourcen-, im Sommer bei regelmäßig langer, trockener Hitze auch wasserarm; große Gebiete haben Steppencharakter. Erst die Gegend von Kandahar ist bei und östlich dieser 25.000 Einwohner zählenden Stadt wieder wohlhabender. Auf die Hilfsmittel von Kandahar könnte aber eine russische Streitmacht kaum rechnen, da

*) Dies ändert nicht, daß eine einfallende Armee in der Hauptsache vorerst doch auf den Nachschub gewiesen wäre. Denn es gehört viel Zeit und Arbeit dazu, die Hilfsmittel eines so wenig organisierten Landes, dessen Kommunikationen auch nicht die besten sind, zu sammeln, insoweit sie vom Gegner überhaupt nicht vorweggenommen sind. Bei der letzten Belagerung Herats durch die Perser sollen 40.000 der letzteren durch sieben Monate vom Lande gelebt haben.

sie von den Afghanen oder Engländern voraussichtlich vorweggenommen worden wären. Die Distanz Herat—Kandahar beträgt zirka 600 *km*. Da größere Kräfte vom Lande auch nicht annähernd leben könnten, müßte die Subsistenz durch den Nachschub gedeckt werden. Auf so große Entfernung kann dieser in sicherer Weise nur durch einen Schienenstrang erfolgen, alle anderen Mittel sind zu wenig leistungsfähig.*) Nur im Frühjahre findet man genügend Trinkwasser. Im Sommer sind die Quellen, Bäche und selbst größere Flüsse durch 4—5 Monate versiegt. Die wenigen Brunnen reichen kaum für die gewöhnlichen Bedürfnisse der dünnen Bevölkerung hin. Auch die Weide für Pferde und Tragtiere ist nur im Frühjahre und Frühsommer ergiebig. Fleisch ist leichter aufzutreiben, da die Bevölkerung fast ausschließlich von ihren Schafherden lebt. Für einen Winterfeldzug fehlt es ebenso an Unterkünften wie an Fourage.

---

*) In dieser Hinsicht ist der Feldzug des Jahres 1839 gegen Chiwa interessant. Um in der Steppe nicht zu verdursten, wählte man für die Expedition den Winter. Zu dieser Zeit fehlte wieder das Futter, das man im Sommer in der Steppe findet. Für ein Expeditionskorps von 4400 Mann war ein Tragtiertrain von 10.400 Kamelen nötig. Die durchschnittliche Tagesmarschleistung betrug nur 10 *km*.

Nimmt man beispielsweise den Verpflegsstand des 2. turkestanischen Korps (Aschabad) mit zirka 40.000 Mann, 5000 Pferden und das tägliche Verpflegsquantum desselben (ohne Fleisch, Wasser) nur mit zirka 500 *g*, die tägliche Marschleistung eines aus Kamelen bestehenden Tragtierstaffels mit 30 *km* an, so folgt, daß für die Niederlegung des täglichen Verpflegsbedarfes in Kandahar theoretisch ein Tragtiertrain von zirka 15.000 Kamelen nötig wäre. Dabei ist der Verpflegsbedarf der in großer Zahl in einem solchen Lande erforderlichen Etappentruppen und des Tragtiertrains gar nicht gerechnet. Berücksichtigt man, daß Futter und Wasser für solch großen Bedarf längs der Strecke nur im Frühjahre zu finden sind und daß die Weide längs des Weges auch da bald zu Ende gehen müßte, so müßte man jedem Kamel für die 40 Marschtage des Tour- und Retourweges einen eigenen minimalen Fouragevorrat von 120—160 *kg* aufpacken, d. h. daß es an anderer Last wenig oder gar nichts an den Etappenendpunkt brächte. Leichte Fuhrwerke sind nicht viel leistungsfähiger und in so großer Zahl in Transkaspien gar nicht aufzutreiben.

Da eine russische Verrückung auf Kandahar nicht nur mit afghanischer, sondern auch mit englischer, aufs äußerste gesteigerter Gegenwirkung zu rechnen hätte, dürfte es kaum ausführbar erscheinen, in eine solche Unternehmung anders als mit einer Armee einzutreten. Bei einer solchen wachsen die vorangeführten Schwierigkeiten auf ein kaum mehr zu bewältigendes Maß. Es kann nicht als Gegenbeweis hingestellt werden, daß die Heere Alexanders oder Nadir Schachs in diesen Gegenden operierten. Denn einerseits weiß man zu wenig Sicheres über die Stärke der betreffenden Heeresabteilungen, anderseits herrschten nicht dieselben Kulturzustände wie heutigentags.

Etwas wohlhabender sind die angrenzenden persischen, ackerbautreibenden Bezirke von Chaf, Kain, Birdschand und Nasir abad.

Berücksichtigt man noch, daß die Verbindungen von auf Kandahar vorgehenden russischen Kräften von Persien her gefährdet werden könnten, so erhellt aus allem die große Bedeutung, welche die Vermehrung des russischen Einflusses in Persien und eine an die zentralasiatische Bahn anschließende Bahnlinie über Mesched, Birdschand nach Nasir abad für eine russische Unternehmung über Herat hat. Während es heute selbst für die Macht Rußlands kaum ausführbar erscheint, Kandahar in einem Feldzuge mit schlagfertigen Truppen zu erreichen, würde die Bahn nach Nasir abad eine solche Vorrückung sofort in den Bereich der Durchführbarkeit rücken.

Von diesem Gesichtspunkte aus kommt auch dem Bahnbau Alexandropol—Džulfa (bis Eriwan fertig), weiter dem Projekte nach Teheran große Bedeutung zu, indem es diese Linie durch Bedrohung Teherans ermöglicht, einen starken Druck auf Persien zu gunsten einer russischen Unternehmung gegen und durch Afghanistan auszuüben.

Für eine Vorrückung von Kandahar gegen den Indus sind ähnliche Schwierigkeiten zu besiegen. Die Weglänge beträgt wieder zirka 600 *km*. Von der Bahn Kandahar—Sukkur könnten die Russen, so lange sie eine solche nicht über Herat bis Kandahar bauten, keinen Nutzen ziehen*), da die Engländer zu gut die Vorteile kennen, welche sie dem Feinde durch Überlassung des Fahrparks in die Hände spielen würden. Auch auf die Ressourcen des gut bewohnten und kultivierten Berglandes von Pischin und Kwetta und der fruchtbaren Talbecken von Tal und Tschotiali könnten die Russen nicht unbedingt rechnen. Zwischen Kandahar und Tschaman und zwischen Sibi und dem Indus liegen wasserarme Steppen oder Wüsten.

Über die Schwierigkeit der Vorrückung durch letzteres Gebiet gibt der englisch-afghanische Feldzug vom Jahre 1839 Beispiele. Das englische Operationskorps mußte, als es von Schikarpur auf Pischin vorging, des Wassermangels wegen in kleine Echelons zerlegt werden.

*) Ein russischer Militär, W. T. Lebedew, behauptet das Gegenteil, ein Zeichen von jenem überschwänglichen Optimismus, mit dem gewisse russische Kreise für solche kriegerische Unternehmungen Propaganda machen.

Von Kandahar führen fahrbare Wege durch das Kundar- und Gumal-Tal nach Dera-Ismaïl-Khan oder über Tschaman und Pischin und von hier durch das Skhob-Tal nach Dera-Ismaïl-Khan, durch das Borai-Tal nach Dera-Ghasi-Khan oder über Kwetta und durch den Bolan-Paß nach Schikarpur. Von Kandahar führt endlich eine wichtige, fahrbare, 450 *km* lange Verbindung über Kala-i-Gilsai und Ghasni nach Kabul. Kandahar und Pischin sind also besonders wichtige Wegknoten. Pischin wurde von den Engländern daher auch als befestigtes Lager hergerichtet und mit großen Depots versehen. Außerdem werden die über Kwetta führenden Kommunikationen durch eine ausgedehnte befestigte Position daselbst aufgefangen. Pischin und Kwetta sind große Garnisonen. Die Bahnen Rajewind oder Karatschi—Schikar pur—Pischin (Kwetta) ermöglichen die Verstärkung derselben. Die Bahn nach Kandahar erleichtert die Erreichung dieses wichtigen Kommunikationsknotens.

Diese kurze Betrachtung dürfte zu dem Schluß berechtigen, daß eine Vorrückung großer russischer Kräfte in einem Zuge bis an den Indus dermalen auf fast unüberwindliche Schwierigkeiten stößt, die nur mit einem Schienenstrange zu besiegen sind. England hat bei dem jetzigen Stande der Dinge kein Interesse daran, denselben durch Verlängerung der Bahn von Kandahar gegen Herat herzustellen. Die Erbauung einer russischen Bahn von Kuška über Herat gegen Kandahar im Vertragswege wird es mit allen Mitteln hintanzuhalten trachten.

Bei der Versammlung großer russischer Kräfte nächst Pendeh Kuška und darauf folgender Vorrückung nach Herat könnte es nötig erscheinen, die Verbindungen dieser Kräfte gegen jene afghanischen Truppen zu sichern, welche in Afghanisch-Turkestan (zwischen dem mittleren Amu darja und dem Fuße des Hindukusch und seiner Ausläufer), auf die Festungen Maimene und Kala Nau gestützt, zur Aufstellung gelangen. Maimene und Masar-i-Scherif sind größere Garnisonen. Von hier führen bessere Kommunikationen gegen Pendeh und Kala Nau. Die Grenze ist hindernislos und umfaßt den russischen Versammlungsraum mit der Bahn Merw—Kuška. Die russische Abwehr findet keine Unterstützung im Terrain. Als die verläßlichste Art der Sicherung der russischen Verbindungen dürfte daher die Okkupation von Afghanisch-Turkestan erscheinen. Die Existenz des Bahnprojektes Čardžuj—Kerki—Chodscha Salih scheint darauf hin-

zudeuten, daß man russischerseits an diese Eventualität denkt. Unter den gegenwärtigen Verhältnissen könnten russische Truppen am leichtesten bei Pendeh mit der Bahn, bei Kerki längs des Amu darja von der Bahnstation Čardžuj her und bei Termes auf der Fahrstraße Samarkand—Termes versammelt werden, um konzentrisch über Maimene und gegen Masar-i-Scherif vorzurücken. Die Überschreitung des Amu darja würde durch die südlich desselben vorgehenden Kräfte erleichtert werden. Die Vorsorgen für die Subsistenz dieser Truppen werden durch leistungsfähigere und kürzere Verbindungen (Čardžuj, Kelif und Samarkand, Termes je zirka 300 *km*), darunter die Schiffahrtslinie des Amu darja, wie durch größere, besser kultivierte Oasen in Afghanisch-Turkestan erleichtert. Letztere werden jedoch ebenfalls durch Steppen geringerer Ausdehnung getrennt.

Eine Vorrückung aus Afghanisch-Turkestan nach Kabul, der Hauptstadt Afghanistans, begegnet den größten Schwierigkeiten in der Überschreitung des Hindukusch und seiner Ausläufer. Der beste, von Karawanen am öftesten benützte Saumweg führt von Tasch Kurgan durch das schluchtartige, defileenreiche Engtal des Chulm-Flusses, das an zahlreichen Stellen durch alte Befestigungen gesperrt ist, was auf große Verteidigungsfähigkeit hindeutet; die zur Not für Fuhrwerk leichtester Gattung fahrbare Kommunikation führt sodann über drei Hochgebirgsrücken (Kara-Kotal-Paß, 3200 *m*) in das hochgelegene Talbecken von Bamjan (2590 *m*). Von hier zieht je ein Saumweg über die Pässe Hadschikak und Irak (3700 *m*) des Hindukusch in das enge Hochtal des oberen Hilmend nach Gerden-Diwar und von dort über den Unai-Paß (3450 *m*) in das Kabul-Tal. Über diese Pässe könnte selbst leichtes Geschütz nur nach vieler Arbeit und Mühe fortgeschafft werden. Am Ostfuße des Unai-Passes beginnt wieder der Fahrweg und führt in das große, gut bewohnte und bebaute Talbecken von Kabul (1950 *m*). Von Masar-i-Scherif bis hieher sind längs der zirka 400 *km* langen Linie keine Ressourcen zu finden. Auch auf jene des Kabul-Tales kann eine russische Heeresabteilung nicht rechnen, wenn Afghanistan und speziell Kabul auf englischer Seite steht oder die englischen Truppen Kabul früher erreichen als die russischen.

Vom nördlichen Gebirgsfuße führen aus dem Kundus-Tale noch mehrere, wenig benützte Steige über 3600—4000 *m* hohe Pässe des Hindukusch nach Tscharikar an den Pandschar-

Fluß und von hier vereinigt nach Kabul. Alle diese Wege sind jedoch sehr schwierige, wenig betretene Gebirgssteige, auf denen selbst Tragtiere schwer fortkommen. Sie sind zwischen Kundus und Kabul 260—320 *km* lang und bieten keinerlei Ressourcen; selbst Kochholz müßte mitgetragen werden.

Die zahlreichen, leicht sperrbaren Defileen, der Charakter der Kommunikationen, die große Zahl und Höhe der Übergänge, die Wildheit und vollkommene Unterkunfts- und Ressourcenlosigkeit des Hochgebirges, wie die geringen Kenntnisse über dasselbe machen diese Operationsrichtung für große Kräfte sehr wenig geeignet. Selbst kleinere, mit Gebirgsausrüstung versehene Truppen könnten das Gebirge nur im Sommer überschreiten. Die größte Schwierigkeit liegt in der durch klimatische Verhältnisse und die Wegbeschaffenheit hervorgerufenen Unsicherheit und geringen Leistungsfähigkeit der Verbindung und Nachschubslinie, die auch gegen feindliche Unternehmungen der Landesbewohner nur schwer verläßlich gesichert werden könnte. Ein über dieses Hochgebirge vorgerückter russischer Heereskörper ist durch dasselbe wie durch eine Mauer, über welche nur wenige vom Feinde leicht zu schließende, oft auch durch elementare Ereignisse gesperrte Lücken zurückführen, von der Heimat getrennt. Ein Mißerfolg kann leicht zu gänzlicher Vernichtung führen.

Kabul ist ein wichtiger Wegknoten mit Verbindungen gegen Peschawar, Kuram und Ghasni, durch Mauern befestigt und hat eine größere Garnison.

In der Richtung auf Peschawar führt ein fahrbarer Weg über Mittelgebirgssättel und das fruchtbare Talbecken von Dschelalabad oder über Gandamak zum Westeingange der Chaiber-Pässe. Beide Wege können schon westlich der Chaiber-Pässe an mehreren Punkten leicht verteidigt werden. Speziell auf dem südlichen Wege liegen mehrere schwierige Defileen, als erstes zirka 70 *km* östlich Kabul der Kurd-Kabul-Paß, eine 8 *km* lange Schlucht. Ein reißender Gebirgsfluß und hohe, senkrechte Felswände treten knapp an die Kommunikation heran. Eine englische Abteilung wurde 1841 in diesem Engpaß vollständig vernichtet. Wenige Kilometer nach dem Austritte aus dem Kurd-Kabul-Engpaß folgt der ähnlich beschaffene 44·8 *km* lange Tezin-Engpaß, dann eine zwei Märsche breite Talweitung und wieder eine 3·2 *km* lange Schlucht, der Dshugdulluk-Paß. Der Weg führt dann über

das Talbecken von Gandamak in das Tal des Surchab und hierauf längs des Kabul-Flusses abwärts bis Dakka und betritt, mit dem nördlichen Wege vereinigt, die mehr als 50 *km* langen Chaiber-Pässe. Diese bestehen aus bis 15 *m* engen Schluchten, die von 400—500 *m* hohen, oft senkrechten Felswänden gebildet werden. Dazwischen liegen mehrere 2—3 *km* lange Talbecken. In diesem langen Talpaß liegen drei Sperrforts, welche im Jahre 1897, von den Chaiber-Jägern (einer aus Einheimischen gebildeten Truppe von zirka 600 Mann) schlecht verteidigt, durch die Afridis genommen wurden. Hier war es auch, wo im Jahre 1878 die Afghanen die indischen Truppen aufhielten und erst durch eine weit nach Norden ausholende Umgehung zum Weichen gezwungen werden konnten.

16 *km* vom östlichen Ausgang der Chaiber-Pässe entfernt liegt inmitten einer kleinen Weitung ein großer, hoher Felsblock, um den die von allen Seiten beherrschte Kommunikation beiderseits herum und weiter durch Engpässe in die Talebene von Peschawar führt. Die Chaiber-Pässe können durch mit Gebirgsausrüstung versehene Truppen auf Umwegen im Norden und Süden umgangen werden. Doch sind diese Umgehungswege vor Erreichung von Peschawar durch Forts gesperrt. Ein weiterer Umgehungsweg zweigt (fahrbar) von Dschelalabad über Asmara ab und führt durch das Pandschkora-Tal und über den befestigten Malakand-Paß gegen Peschawar.

Am Ostausgange der Chaiber-Pässe liegt als guter englischer Sammelraum das tiefe T a l b e c k e n v o n P e s c h a w a r. Letztere Stadt ist eine wichtige Garnison der Pendschab-Armee, gleichzeitig Depotpunkt und durch eine Zitadelle befestigt. Verstärkungen können bis Attok auf zwei, weiter auf einer Bahnlinie herangezogen werden. Die aus den umliegenden Gebirgen auf Peschawar führenden besseren Wege sind durchs 6 Forts, darunter das Fort Dschamrud, dem Ausgang aus den Chaiber-Pässen gegenüber, gesperrt; die Schmalspurbahn Nauschera—Fort Dargai, die Vollbahn Peschawar—Dschamrud und die Straße Peschawar—Malakand-Paß erleichtern die Aufnahme einer englischen Offensive in diesen Richtungen durch Besorgung des Nachschubes, die Befestigungen des Chaiber-Passes wie jene von Miankala, Kala Drosch und Mastudsch als gesicherte Stütz- und Depotpunkte.

Eine zweite Linie von Kabul an den Indus führt über den Schaturgardan-Paß (3290 *m*) und Peiwar-Paß (2350 *m*)

nach Kuram und von hier talabwärts über Kogat nach Kuschalgar. Das bewohnte, kultivierte, tief ins Gebirge hineinragende Talbecken von Kuram stellt einen guten englischen Sammelraum dar. Der Weg ist nächst der Grenze durch das Fort Kuram gesperrt und führt oberhalb Tal durch einen Talpaß. Tal ist über Kogat mit Rawalpindi (Stab, größte Garnison und Hauptdepotplatz der Pendschab-Armee) durch eine bis ans rechte Indus-Ufer reichende Schmalspurbahn, durch eine Schiffbrücke (und Schwebekran) und eine Vollbahn von Kuschalgar nach Rawalpindi, endlich durch eine Straße von Tal bis zum Indus verbunden. Diese Verbindungen sind zwischen Tal und Kogat durch mehrere Forts nördlich der Straße gegen die in den Gebirgen wohnenden Orakzai und Afridi geschützt. Kogat, Tal und Banu sind Garnisonen.

In die Aufmarschräume von Peschawar und Kuram können die indischen Truppen auf zwei durchlaufenden Bahnlinien — Amballa—Lahore—Rawalpindi—Peschawar und Rewari—Rajewind—Multan—Kuschalgar, von hier mittels Fußmarsch nach Kuram — gebracht werden. Die schwächste Seite der englischen Kriegsvorbereitungen auf diesem Teile der Nordwestfront ist, daß die Gebirgsvölker trotz der Expeditionen des Jahres 1897 unverläßliche Nachbarn geblieben sind und im russischen Interesse den englischen Verbindungen besonders im Falle einer Offensive auf Kabul gefährlich werden könnten. Wie früher angedeutet, scheint seitens der indischen Regierung der Plan akzeptiert worden zu sein, die Verteidigung der Nordwestgrenze in der Linie Kandahar—Ghasni—Kabul aufzunehmen. Hiezu wären das Einverständnis Afghanistans, wie die ruhige Haltung der Grenzstämme wohl eine unumgängliche Voraussetzung. Die Bedeutung von Kabul würde einerseits darin liegen, daß dort die über den Hindukusch führenden Gebirgswege in einem für größere Kräfte geeigneten Sammelraume zusammenkommen, daher einer Überschreitung des Gebirges von dort leicht und vor Vereinigung der feindlichen Kräfte entgegengetreten werden könnte, anderseits darin, daß von Kabul eine gute, indes an 450 *km* lange Verbindung gegen Kandahar führt. (General Roberts legte diese Strecke mit einer größeren Abteilung im Jahre 1879 vom 7. August bis 2. September, also in weniger als einem Monat. zurück.)

Die englischen Sammelräume von Peschawar und Kuram sind mit jenen von Pischin und Kwetta durch die leistungs-

fähige, durch den Indus geschützte Rokadebahn Peschawar—Attok—Sukkur—Pischin (Kandahar) verbunden.

Sind russische Einfälle über den westlichen Teil des Hindukusch in der Richtung auf Kabul infolge der geographischen Verhältnisse schon äußerst schwierige Unternehmungen, so gilt dies in noch höherem Maße von den Richtungen über den mittleren und östlichen Hindukusch, wo demselben beiderseits hohe und wilde, ausgedehnte Gebirgsländer vorliegen, deren Wegverhältnisse, Ressourcen- und Unterkunftslosigkeit und rauhes Klima die Verwendung größerer Kräfte ausschließen. Wenn Rußland hier dennoch seine Grenzen bis fast zum Hindukuh erweiterte, so geschah es deshalb, um in die Nachbarschaft jener Gebirgsvölker zu kommen, die den englischen Verbindungen gefährlich werden und englische Truppen binden können.*) Da diese Völker immer geneigt sind, die bestehende englische Oberheit abzuschütteln, könnten sie durch das Erscheinen russischer Abteilungen in Verbindung mit entsprechender Propaganda zum Aufruhr gebracht werden. Am leichtesten dürfte dies in Tschitral, das die Engländer erst im Jahre 1895 okkupierten und im Flußgebiete des Swat und Pandschkora sein, während die Gebiete von Jassin und Gilgit schon länger unter englischer Oberhoheit stehen und sich im Tschitralfeldzuge 1895 und während der Expeditionen im Swat-Tale und gegen die Mohmands 1897 ruhig verhielten. Der Maharadja von Kaschmir erwies sich 1895 sogar als treuer Freund der Engländer, sein Hilfskontingent (zirka 4500 Mann) als verläßliche Truppe. Dieses Staatswesen scheint zu kultiviert und geordnet, als daß die Russen leicht auf seine Bundesgenossenschaft zählen könnten.**)

Die besten Wege für eine russische Vorrückung in diesen Richtungen führen von Kuljab über Feisabad und den Dora-Paß, dann von den befestigten Posten Kala-i-Wamar und Pamirskij post über afghanisches Gebiet nach Tschitral, beziehungsweise Jassin und Gilgit.

---

*) Die ständige Garnison der Russen am Pamirskij post muß es diesen Völkern trotz der Schwierigkeiten der Gebirge wohl glaubhaft erscheinen lassen, daß ihnen russische Truppen vorkommendenfalls Unterstützung bringen können. In diesem Sinne kann wohl auch die Durchstreifung dieser Gebiete (Tschitral, Gilgit) in den Achtziger- und Neunzigerjahren durch Kasakenabteilungen gedeutet werden.

**) Kaschmir hat an eigenen regulären Truppen zirka 13.000 Mann.

Von Sebak strahlen 4—5 Saumpfade über die Pässe des Hindukusch aus, welche bis 5000 *m* absoluter Höhe haben und nur von Juni bis Ende September benützbar sind. Am bekanntesten ist der Dora-Paß, über welchen der geringe Handelsverkehr zwischen Tschitral und Badachschan geht. Die Gebirgsübergänge vereinigen sich bei Tschitral und führen dann das Kunar-Tal abwärts. Bald wird dasselbe aber so eng und ungangbar, daß sich die Kommunikation über das Gebirge wendet. Sie überschreitet den Lovari- (3480 *m*) und Pandschkora-Paß und führt durch die Gebirgslandschaft weiter über den Malakand- oder Jnsari-Paß gegen Peschawar oder über Asmara zurück in das Kunar-Tal an den Kabul in das Becken von Dschelalabad.

Auf der Linie Malakand-Paß—Miankala—Lovari-Paß, damals ein schlechter Saumweg, rückten 1895 die Engländer von Peschawar nach Tschitral vor. Die Streitkräfte inklusive der Etappentruppen betrugen 16 Bataillone, 12 Eskadronen, 4 Batterien. Der Train bestand aus 30.000 Kamelen, Ochsen und Maultieren. Die Distanz Peschawar—Tschitral beträgt zirka 220 *km* und wurde in 40 Tagen (April und Mai) zurückgelegt (was eine durchschnittliche Tagesleistung von 5·5 *km* ergibt). In Tschitral kam jedoch nur ein Teil einer Brigade an, das Gros der Truppen stand auf der Etappenlinie. Besonders der Lovari-Paß bot große Schwierigkeiten. Die Engländer folgerten aus den Erfahrungen des Feldzuges, daß von einer russischen Vorrückung in dieser Richtung nicht viel zu fürchten sei.

Der Saumweg vom Pamirskij post (3750 *m*) führt durch das Hochtal des Ak su, jener von Kala-Wamar in den Tälern des Pjändsch und Wachan darja aufwärts, ohne höhere Rückenlinien zu übersetzen. Auch von den Ursprungstälern des Ak su und Wachan darja bis zu den Paßhöhen des östlichen Hindukusch (Baragil-, Jonow-, Wachdschar-, Kalik-, Ritsch- und Kermin-Paß) sind keine höheren Rücken mehr zu überwinden. Die schwierigste Linie dürfte die östlichste sein, welche über fünf Pässe (bis zu 4600 *m* hoch) und durch wilde Gebirgslandschaften (Chunsa, Nagar) nach Gilgit herabführt. Besser bekannt und mehr begangen sind die Saumwege über den Jonow-Paß und über den Baragil- und Darkot-Paß nach Gilgit. Die letztgenannte Linie gilt als die bequemste Verbindung über den östlichen Hindukusch, längs welcher der Verkehr zwischen den Tälern des Wachan darja- und Gilgit-Flusses durch fast acht Monate (April bis November) im Jahre aufrecht erhalten wird.

Von Gilgit führt eine Ende der Achtzigerjahre von den Engländern erbaute 380 *km* lange Militärstraße in das große fruchtbare und dicht bewohnte Talbecken von Srinagar, von wo über das Gebirge oder durch den engen Talpaß des Dschelam noch 200—250 *km* bis an die Bahn Dschelam—Rawalpindi zurückzulegen sind.

Im Jahre 1888 und 1889 gelangte ein russischer Offizier (Grombtschefskij) mit einem Kasakendetachement über die Pamir und den Hindukusch nach Gilgit, ein anderer nach Tschitral und zurück. Der Zweck dieser Züge war die politische Agitation gegen England. Über die Schwierigkeit von Operationen selbst kleiner Abteilungen in diesen Gebirgen gibt der Zug des Obersten Kelly während des Tschitralfeldzuges 1895 eine Vorstellung. Oberst Kelly brach am 20. März 1895 mit zirka 500 Mann und 2 Gebirgsgeschützen von Gilgit über Jassin auf, um die eingeschlossene englische Besatzung in Mastudsch zu befreien und nach Tschitral vorzurücken, wohin sich etwas später (am 1. April) von Peschawar aus die Hauptkräfte in Marsch setzten. Er gelangte an den Schundur-Paß (3000 *m*), konnte denselben aber wegen großer Kälte und Schneestürmen nicht übersetzen. Nach tagelangem Warten gelang es endlich am 3. April, den Paß unter ungeheuren Anstrengungen vorerst mit einem kleinen Detachement zu überschreiten. Beim darauf folgenden Übergang der Haupttruppe des Obersten Kelly mußten die Tragtiere abgeladen und die Geschütze von der Mannschaft getragen werden. Es kamen beim Übergange 43 Fälle von Erfrierungen der Gliedmaßen und 63 Fälle von Schneeblindheit vor. Nur 300 Mann erreichten Mastudsch. Am 18. April traf Oberst Kelly nach großen Mühsalen (Biwaks im Schnee, Durchwaten reißender Bäche) in Tschitral ein. Es hatte der ganzen Energie dieses tätigen Führers bedurft, um die Schwierigkeiten zu besiegen. Die 340 *km* lange Strecke Gilgit—Tschitral war in 29 Tagen zurückgelegt worden (pro Tag durchschnittlich $11\frac{1}{2}$ *km*). Die Hauptkolonne von Peschawar traf erst drei Wochen später in Tschitral ein.

Zur Niederhaltung der Bevölkerung, Sicherung der Verbindungen, als Depot- und Stützpunkte für mobile Truppen haben die Engländer auf den Hauptlinien der Gebirgsländer zunächst größerer Orte, an Kommunikationsknoten, Brücken oder Gebirgsübergängen Befestigungen (Defensionskasernen) angelegt.

Eine russische Vorrückung stößt endlich auf das starke Hindernis des Indus, den die Engländer durch die Brückenköpfe von Attok, Kalabaga und Sukkur als Verteidigungslinie verstärkten.

Anschießend an diese kurze, nur die Hauptmomente berücksichtigende Würdigung der geographischen Verhältnisse möge noch der beiderseitigen Streitkräfte gedacht werden, welche Rußland und England in die Wagschale werfen könnten.

Die russischen Streitkräfte.*)

Die Zahl der im Frieden und im Kriege in Transkaspien und Turkestan verfügbaren Streitkräfte ist aus folgender Tabelle zu ersehen:

	Schützen-Bataillone	Ssotnien	Fahrende	Gebirgs-	Reitende Gebirgs-	Reitende	Mörser	Festungs-artillerie-kompagnien	Technische Kompagnien
			Batterie						
Im Frieden	40	48	10	3	1	2	1	7	20
Im Kriege	72	56	10	3	1	2	1	7	20

Diese Truppen sind in zwei Korps mit den Stäben in Taškent und Aschabad und eine Reservegruppe eingeteilt.

Das 1. turkestanische Korps in Taškent zählt im Kriege 36 Schützenbataillone, 28 Ssotnien, 8 Batterien (60 Geschütze) und 4 technische Kompagnien, das 2. in Aschabad 32 Schützenbataillone, 16 Ssotnien, 7 Batterien (52 Geschütze), 3 technische Kompagnien, die Reservegruppe im Semirječegebiet 4 Bataillone, 12 Ssotnien, 2 Batterien (16 Geschütze), 1 technische Kompagnie. Für den Bahnbetrieb, eventuell den Bau feldmäßiger Bahnen, ist durch 2 Eisenbahnbataillone à 6 Kompagnien in reichlicher Weise gesorgt. Wie aus obiger Tabelle ersichtlich, ist die Zahl der Neuformationen im Mobilisierungsfalle bei der Infanterie groß, indem sich je eine Schützenbrigade beider turkestanischer Korps

*) Nach dem »Kratkoje Rospisanije suchoputnych wojsk« und Zeppelins »Heere und Flotten der Gegenwart«.

à 4 Bataillone im Kriege verfünffacht. Da die Reservemannschaften zum geringsten Teile aus der an Zahl geringen russischen Bevölkerung*) Transkaspiens und Turkestans, zum weitaus größten Teile aus weitentlegenen, wahrscheinlich europäischen Provinzen des Reiches kommen, dürfte die Mobilmachung jedenfalls viele Wochen dauern. Die übrigen Truppen — 32 Schützenbataillone, 48 Ssotnien, 17 Batterien und die technischen Truppen — haben jedoch einen hohen Friedensstand, der schätzungsweise mit etwa 30.000 Mann Gefechtsstand angeschlagen werden kann. Wenn also auch die übrigen Neuformationen nicht alsbald verfügbar sind und zur Sicherung des Rückens selbst ein Teil der Truppen erster Linie in den Garnisonen zurückbleiben müßte, so könnte der hohe Friedensstand der letzteren vielleicht doch hinreichen, um — bei gleichzeitiger Heranziehung von Verstärkungen — Handstreiche auf jenseits der Grenze liegende Punkte, z. B. auf Herat, ausführen und erreichte Erfolge solange festhalten zu können, bis Reserven eintreffen.

Die nächsten Reserven sind die Truppen der Militärbezirke Kaukasus und Sibirien. Im Kaukasus stehen im Frieden an Feldtruppen 107 Bataillone, 95 Eskadronen, 47 Batterien, 11 technische Kompagnien, die im Kriege durch Neuformationen auf ungefähr das Doppelte, nämlich auf 191 Bataillone, 267 Eskadronen (Ssotnien) und 68 Batterien anwachsen. In Sibirien garnisonieren im Frieden 9 Bataillone, 6 Ssotnien und 2 Batterien, die im Kriege auf ein Korps zu 2 Infanteriedivisionen, eine starke Kavalleriedivision (42 Ssotnien) und eine Artilleriebrigade (8 Batterien) gebracht werden dürften.**) Die Truppen des Militärbezirkes Sibirien könnten infolge der umfangreichen Neuformationen, der durch dünne Bevölkerung und schlechte Verbindungen sehr erschwerten

*) Die einheimische Bevölkerung Russisch-Zentralasiens ist zum Waffendienste bisher nicht herangezogen worden — eine jener Ausnahmsstellungen, die Rußland neu unterworfenen Völkern immer auf lange Zeit gewährt.

**) Diese Truppen bilden eine Reserve für die Formationen der Militärbezirke Amur und Turkestan. Während sie nach Ostasien auf der transsibirischen und ostchinesischen Bahn, im Sommerhalbjahr auch auf den Schiffahrtslinien des Amur-Gebietes in verhältnismäßig kürzerer Zeit befördert werden könnten, könnten sie nach Turkestan nur auf größeren Umwegen (bisher westsibirische Bahn, Samara—Wolga—Kaspisches Meer und zentralasiatische Bahn, in Zukunft von Samara einfacher über Orenburg und Taškent ebenfalls per Bahn) oder auf besonders zeitraubenden und unverläßlichen, 2000 *km* langen, durch Steppen führenden Landwegen gelangen. Auch die projektierten Schienenverbindungen der transsibirischen und zentralasiatischen Eisenbahn (Tomsk—Taškent) haben daher überwiegend militärische Bedeutung.

Mobilisierung*) und der großen Transportdistanzen kaum vor Ablauf mehrerer Monate Turkestan erreichen. In bedeutend kürzerer Zeit könnten — günstige Schiffahrtsverhältnisse auf dem Kaspi-See vorausgesetzt — Truppen vom Kaukasus her in Transkaspien und Turkestan eintreffen.

Endlich könnten Truppen aus dem europäischen Rußland herangebracht werden. Angaben über die voraussichtliche Stärke von Zuschüben zu machen, ist unmöglich, da dieselbe von der nicht vorherzusehenden politischen Lage auf den anderen Fronten des großen Reiches abhängt.

Die Truppen Indiens.

Die für die Verteidigung Indiens verfügbaren Truppen bestehen aus:

1. In Indien stehenden englischen (in Großbritannien geworbenen) Truppen,

2. Indisch-einheimischen, durch Werbung ergänzten Truppen (Natives), in denen die höheren Offizierstellen (vom Bataillons-, Eskadrons-, Batteriekommandanten aufwärts) ausschließlich durch Engländer besetzt werden,

3. Den durch einheimische Vasallenfürsten im Kriegsfalle vertragsmäßig zu stellenden Kontingenten (Imperial service troops), die nach englischem Muster organisiert sind.

4. Freiwilligenformationen (Volunteers), aus in Indien lebenden Engländern im Kriege gebildet.

Die Zahl der Formationen**) der beiden ersten Kategorien ist aus nachstehender Tabelle ersichtlich:

*) In dieser Beziehung kann indes darauf hingewiesen werden, daß im Feldzuge 1900 auch die Reservetruppen (Kasakenbataillone und Ssotnien) des Militärbezirks Amur innerhalb eines Monates, zum Teil in noch kürzerer Frist, mobilisierten. Wenn auch nicht in allen Beziehungen klaglos ausgerüstet, waren diese Truppen im ganzen doch feldtüchtig und erwiesen dies durch große Marschleistungen und siegreiche Gefechte.

**) Die Angaben über die Truppen Indiens stützen sich größtenteils auf das Werk des GM. v. Zeppelin »Die Heere und Flotten der Gegenwart«, auf einen Aufsatz des »Militär-Wochenblatt« von 1903 und auf Löbells Jahresberichte. In vielen anderen periodischen Publikationen, die dem Verfasser der vorliegenden Studie zugänglich waren, ist das Heeressystem Indiens so lückenhaft und verworren dargestellt, daß von ihrer Benützung abgesehen werden mußte. Da seit dem Erscheinen des Werkes von Zeppelin, welches dem Heerwesen Indiens übrigens auch kaum 2 Druckseiten widmet, bereits mehrere Jahre hingegangen sind, dürften obige Angaben nicht mehr völlig richtig sein, doch haben größere Neuaufstellungen nicht stattgefunden. Ein kürzlich erschienener Artikel des »Invaliden« über die Indische Armee schöpft seine Informationen aus einem Journal, das ebenfalls nicht einwandfreie Angaben bringt. Obige Daten dürften indes genügen.

	Infanterie-Bataillone	Eskadronen	fahrende	reitende	Gebirgs-	Haubitz-	Festungs-Artillerie-	technische (Pionn.-)
			Batterien				Kompagnien	
Englische Truppen	52	36	42	11	8	*)	23	1
Natives (indisch einheimische Truppen)	134	166	15				2	22
Zusammen	186	202	76				25	23

Nach Zeppelin und Löbell hätten die Friedensformationen vollen oder nahezu vollen Kriegsstand an Offizieren und Mannschaft und würden bei der Mobilmachung in der Hauptsache nur den Train zu erhalten haben. Nach dem genannten Aufsatze des »Militär-Wochenblatt«, das aus sicherer Quelle schöpft, hatte bei den Manövern 1902 das englische Infanteriebataillon statt 1010 nur 850, das einheimische Bataillon nur 750 Mann, dagegen wären die Kavallerieregimenter jeden Augenblick zum Abtransporte bereit. Bei der Artillerie sind alle Geschütze und Munitionsfuhrwerke bespannt.

Die Stärkeverhältnisse der 4 Kontingente wären nach Zeppelin 1895 die folgenden gewesen:

1. Englische Truppen 73.168 Mann, 12.180 Pferde, 366 Geschütze
2. Natives 219.778 » ? ?
3. Imperial service troops 19.264 M. ? ?
   budgetmäßige Stände.
4. Volunteers zirka 25.000 Mann (stellen 37 Bataillone, 40 berittene Troops und 5 Batterien, deren Stände daher sehr schwach sein dürften).

Hiezu an in Indien lebenden Reservisten der englischen Truppen 10.000—11.000 Mann.

Daher im ganzen zirka 347.000 Mann, hievon zirka 108.000 Engländer. Nach Le Juge würden die Natives und Imperial service troops nur mit zirka 168.000 Mann (statt

*) Im Jahre 1898 gab es 4 »Positionsbatterien«. Seither sollen solche noch zugewachsen sein. Ein Aufsatz des »Militär-Wochenblatt« (Nr. 68 v. 1903) wenigstens spricht von 3 im Jahre 1902/03 hinzugekommenen »weiteren« Haubitzbatterien und von aus Eingeborenen gebildeten Festungsartillerie-Einheiten.

239.000) zu beziffern gewesen sein.*) Zeppelin hält diese Angabe für zu niedrig und glaubt die Effektivstärke der Natives und Imperial service troops mit mehr als 200.000 Mann annehmen zu sollen. Hienach könnte man den Gesamtstand aller in Indien Verfügbaren mit einiger Aussicht auf Richtigkeit auf rund 270.000—300.000 Mann schätzen.

Da umfangreichere Neuaufstellungen seit 1895 nicht stattfanden, kann sich an den Standesziffern nicht viel geändert haben.**)

In den Jahren 1895 und 1897 verlief die Mobilisierung rasch, trotzdem höhere Stäbe und große Trains aufzustellen waren. Hohe Stände begünstigen sie. Die Trains müssen neuformiert werden. Beiläufig die Hälfte aller Truppen liegt zunächst der Nordwestgrenze und in Bengalen (Ganges-Tiefebene).***)

Nach Zeppelin waren 1895 für einen auswärtigen Krieg an regulären Truppen in Großbritannien verfügbar 75 Bataillone, 60 Eskadronen und 330 Geschütze mit einem Stande von 128.000 Mann. Die Ereignisse des Boerenkrieges †) zeigen, daß die diesbezügliche Leistungsfähigkeit Großbritanniens sehr groß war. Von Mitte Oktober 1899 bis Ende Februar 1900 gingen aus dem Mutterlande 8 Infanteriedivisionen, mit einem Stande von 99.000 Mann nach Südafrika ab. Während des ganzen Feldzuges wurden 448.000 Mann, hievon zirka 256.000 regulärer Truppen, aus allen Teilen des Reiches ††) (von diesen wieder 228.000 Mann aus dem Mutter-

*) Nach der »Internationalen Revue« (Juni 1902) sollte dem Parlamente die Erhöhung der britischen Besatzung in Indien von 74.000 auf 92.000 Mann in Vorschlag gebracht werden.

**) Wichtigere, die Kriegstüchtigkeit betreffende Änderungen beziehen sich auf die Auflösung einiger südindischer Regimenter und deren Ersatz durch Neuaufstellungen aus besserem Menschenmaterial Oberindiens. Lord Kitchener, der Oberkommandierende der Indischen Armee, plant mehrere Reformen, die hauptsächlich die Vermehrung um 40.000 Mann und 138 Geschütze, die Einführung eines neuen Geschützes, die Aufstellung von 25.600 Mann berittener Infanterie, die Reorganisation des Trainwesens und die Verbesserung der Ausbildung (letzteres durch engere Zusammenziehung der zahlreichen Garnisonen) zum Gegenstande haben.

***) Nach Zeitungsberichten vom Jahre 1903 wurden die Garnisonen der Nordwestgrenze im abgelaufenen Jahre (1903) erheblich verstärkt (die »Münchner Neuesten Nachrichten« sagen um 50.000 Mann?) und große Kriegsvorräte namentlich in Kaschmir angesammelt, wo dies im Kriegsfalle wegen Mangel an Bahnen schwer wäre.

†) Siehe Streffleurs »Österreichische Militärische Zeitschrift« vom Jänner 1904.

††) Aus Indien 18.229 Mann.

lande) nach Südafrika transportiert. Dabei muß jedoch im Auge behalten werden, daß zum Schlusse des Krieges im europäischen Mutterlande nur 103.000 Mann regulärer Truppen (hievon 37.000 Rekruten, dann Mindertaugliche) zurückblieben, welche großenteils aus minderwertigem Material bestanden. Eine solche Erschöpfung des für die Verteidigung der Heimat bestimmten Kontingents wäre in einem Kriege mit einer europäischen Land- und Seemacht kaum möglich und könnte verhängnisvoll werden.

Wieviel das Mutterland gegebenenfalls für Indien zu leisten vermag, würde zum großen Teile von dem erfolgreichen Auftreten der englischen Kriegsflotte abhängen, welche die Küsten Großbritanniens und Irlands gegen feindliche Landungen zu schützen hat.

Jedenfalls ist sicher, daß die Verteidigung Indiens mit großen Zuschüben vom Mutterlande rechnen kann. Nach offiziellen Angaben ist die Admiralität immer bereit, mit einem Korps von 45.000 Mann, 15.000 Pferden, 147 Geschützen und 1760 Fuhrwerken innerhalb 10—12 Tagen in See zu gehen, welches zirka 4 Wochen später über den Suezkanal in Indien eintreffen kann.

Aus dem Vergleiche der vorstehenden Angaben über die Streitkräfte kann geschlossen werden, daß Rußland nicht ohne sehr bedeutende Kräfte an eine Vorrückung gegen die indische Nordwestgrenze schreiten könnte, besonders so lange Afghanistan nicht in der Hand Rußlands ist. Die in Turkestan stehenden Kräfte würden für einen so weit getragenen Angriff keinesfalls genügen und müßten durch Zuschübe erheblich verstärkt werden.

Die an den Küsten Indiens unterhaltene Kriegsflotte ist sehr schwach. Die starke Mittelmeerflotte kann jedoch der Flotte einer anderen europäischen Macht die Wege nach Indien verlegen, und da sie in Indien große Hilfsmittel fände, solchen Flotten (z. B. der russischen Flotte im Stillen Ozean), welche in jenen Gewässern keine Stützpunkte haben, leicht entgegentreten. Für das Jahr 1904 sind übrigens schon die Herstellung von Küstenverteidigungsanlagen und Aufstellung von Küstenartillerieformationen geplant, ein Zeichen, daß England auch mit maritimen Angriffen auf Indien zu rechnen beginnt. Solche Angriffe könnten die Erregung der Eingeborenen zum Ziele haben.

Schlußfolgerungen.

Wir haben im vorstehenden die hauptsächlichsten Momente, mit denen die so oft angekündigte russische Vorrückung heutigentags gegen den Indus zu rechnen haben würde, einer kurzen Betrachtung unterzogen. Darauf gestützt, können wir uns vielleicht einen wenn auch nur sehr weiten Begriff über den Zeitraum machen, der für die Erreichung dieses etwaigen Zieles Rußlands nötig wäre und namentlich der irrigen Ansicht entgegentreten, daß die Gefahr für England, durch Rußland aus Indien hinausgedrängt zu werden, wirklich so nahe und so groß ist, wie sie einzelne pessimistische Geister in England oder schlecht unterrichtete Kreise des Auslandes hie und da hinzustellen belieben.

Wir haben gesehen, daß Rußland sehr große Kräfte aufbieten müßte, um in einem Feldzuge etwa bis an die Südostgrenzen Afghanistans zu kommen; denn die Sicherung gegen noch unverläßliche Elemente innerhalb der eigenen zentralasiatischen Grenzen, der voraussichtliche Widerstand Afghanistans und die Art desselben, die Länge der Operationslinien und die Stärke und gute Vorbereitung der englisch-indischen Verteidigung bedingen zusammen die Entfaltung sehr bedeutender Kräfte. Dieselben könnten, so lange die Bevölkerung Russisch-Zentralasiens nicht in großem Umfange zum Militärdienste herangezogen worden ist, nur der Besatzung des Kaukasus und den Kontingenten Sibiriens und des Europäischen Rußland entnommen werden. Dies setzt besondere politische Verhältnisse voraus, welche die Gewähr bieten, daß solche auf den entlegenen Kriegsschauplatz Zentralasiens geworfene Kräfte in jenen Richtungen, für die sie eigentlich bestimmt sind, durch längere Zeit entbehrt werden können. Der Eintritt solcher Verhältnisse während eines Krieges mit England ist im voraus nicht leicht abzusehen.

Die Erbauung neuer, Zentralasien mit den anderen Teilen des Reiches verbindenden Bahnen, welche die rasche Verschiebung großer Kräfte gestatten, könnte in Zukunft dennoch den Entschluß, Kräfte anderer Fronten an der zentralasiatischen Grenze zu verwenden, erleichtern, weil diese Kräfte im Notfalle und so weit sie nicht engagiert sind, wieder in andere Richtungen — sei es auf kleinasiatische, europäische oder ostasiatische Kriegsschauplätze — wenn auch nicht ohne Zeitverlust, verschoben werden könnten.

Außer der im Bau befindlichen Linie Orenburg—Taškent würde in dieser Beziehung, insbesondere die Ausführung der Projekte Džulfa—Teheran—Schachrud—Mesched und Tomsk—Semipalatinsk—Taškent von eminenter Bedeutung sein. Rußland hat in den letzten 20 Jahren unter schwierigen Verhältnissen große und sehr kostspielige Bahnbauten ausgeführt, die nebst wirtschaftlichen hauptsächlich militärischen Bedürfnissen entsprechen. Die Erbauung neuer solcher Linien wäre daher kein Ding der Unmöglichkeit und ist der Leistungsfähigkeit Rußlands schon noch zuzutrauen. Immerhin vergehen Jahrzehnte, bis so große Projekte verwirklicht sind.

Eine ausgiebige Heranziehung der Bevölkerung Russisch-Turkestans zum Militärdienste dürfte noch in weiter Ferne liegen. Solche Maßnahmen müssen dort zu Lande mit großer Vorsicht vorbereitet und eingeleitet werden. Zwar wurden in der russisch-militärischen Presse*) bereits Vorschläge gemacht, welche die militärische Organisation der Nomaden, als der friedlichsten Bevölkerung Zentralasiens und der nördlich anschließenden Steppengebiete Semipalatinsk und Akmolinsk, betreffen. Nach denselben wäre es möglich, durch Einführung der Kasaken-Militärorganisation bei den Kirghisen 90 Reiterregimenter aufzustellen. Die Verwirklichung solcher Ideen braucht viel Zeit und Mittel.

Rußland hat zur Eroberung und Pazifizierung Turkestans in seinem heutigen Umfange mehr als ein Menschenalter gebraucht. Die eigenartigen Verhältnisse dieser Gebiete und ihre große, durch schwierige Verbindungen vermehrte Entfernung vom Zentrum und Sitze der russischen Macht bedingten dabei ein vorsichtiges Maßhalten und ein schrittweises Vorgehen. Eine einzige, größere Niederlage hätte stets alle bis dahin erlangten Erfolge bloßstellen können. Die Eroberung und Pazifizierung des kaukasischen Gebirgslandes dauerte, trotzdem Rußland schon am Ende des 18. Jahrhunderts in Wladikawkas und Tiflis, also umfassend am Nord- und Südfuße des Gebirges stand und gute Verbindungen (Schwarzes Meer, Wolga und Kaspisches Meer) für sich hatte, bis in die 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts. Dabei kamen die großen Kriegsmittel, welche Rußland auf dieser Front gegen die Türkei und Persien unterhalten mußte, zu statten.

*) »Russkij Invalid« von 1898.

Eine etwaige russische Vorrückung gegen Afghanistan trifft ähnliche Verhältnisse wie die seinerzeitige in Zentralasien. Nur kommt hinzu, daß der größere Teil des Landes gebirgig ist, was bei dem Charakter der Bevölkerung die Sicherung der Verbindungen und die Pazifizierung wesentlich erschweren würde. Hinter Afghanistan steht die britische Macht, die dem Widerstande dieses Pufferstaates immer neue Nahrung geben und in seiner Unabhängigkeit die eigene Stellung am Indus verteidigen würde. Die großen Hilfsmittel Englands dürften dem Widerstande Afghanistans daher voraussichtlich eine längere Dauer gewähren.

Die rasche Durchschreitung Afghanistans seitens russischer Truppen ist daher nicht sehr wahrscheinlich und wäre nur dann möglich, wenn es der russischen Politik gelänge, das Land im friedlichen Wege dem Willen Rußlands gefügig zu machen. Bei den gegenwärtigen staatlichen Verhältnissen Afghanistans und der zu erwartenden Gegenwirkung der englischen Politik ist dies nicht leicht vorauszusehen.

Wenn demnach Rußland wirklich eines Tages über die heutige afghanische Grenze vorgehen sollte, so dürfte dies ebenso etappenweise geschehen, wie seinerzeit in Turkestan. Die nächsten Ziele dürften in diesem Falle Herat, »der Schlüssel Indiens«, bis an den Südabhang des Siach koch und Afghanisch-Turkestan, das Land zwischen dem Hindukuh und dem Amu darja sein. Die Organisation und Sicherung des neuen Besitzes wie die Vorbereitung neuer Schritte namentlich durch Kommunikationsbauten würden hierauf wieder längere Zeit in Anspruch nehmen.

In demselben Maße, wie Rußland in Zentralasien vorgerückt ist, hat England seine Verteidigungsmaßnahmen vermehrt. Es hat namentlich seine Grenzen erweitert, die dortigen Garnisonen verstärkt, befestigte Waffenplätze und Depots geschaffen, Verbindungen angelegt und getrachtet, Autorität über die unruhigen Gebirgsvölker zu erlangen und seine Position in Indien durch eine kluge Politik zu festigen, um seine Truppen möglichst vollzählig dem äußeren Feinde entgegenwerfen zu können. Ähnlich wird es auch in Zukunft verfahren und hiebei über große materielle Mittel und eine hochentwickelte Technik verfügen. England hat viel zu viel Köpfe, welche ruhig und rationell denken, als daß man je annehmen könnte, es werde sich überraschen lassen. »England ist in Asien eine kontinentale Macht

und deshalb müssen dort seine Interessen durch kontinentale Mittel beschützt werden«, sagt Roberts in seinem Buche »Einundvierzig Jahre in Indien«. Wenn der Zeitpunkt gekommen sein wird, wird England diese Mittel vermehren. Ernste Vorschläge hiezu liegen schon vor. Die einheimischen Soldaten Indiens sind so gut gezahlt, daß England dort leichter als anderswo neue Truppen aufstellen kann. Wenn die Krisen des Boerenkrieges noch nicht die Ausdehnung der Wehrpflicht herbeizuführen vermochten, so würde sie möglicherweise mit der Vorrückung Rußlands gegen den Indus proklamiert werden, um geworbene Truppen für die Verteidigung Indiens freizubekommen. An Zeit für solche Maßnahmen wird es nicht leicht fehlen, da der Gegner nicht mit einem Sprunge an der Grenze oder gar am Indus sein kann. Dabei wird England, wie öfter schon früher, trachten, den Feind durch dritte Mächte von sich abziehen zu lassen. Die Überlegenheit, weite Voraussicht und besondere Klugheit seiner Politik hat es immer zuwege gebracht, solche Mächte in die Lage zu versetzen, mit ihren eigenen Interessen die dahinter stehenden englischen zu verteidigen. Wenn Japan, das »kleine« Japan, wie es falsche Begriffe nennen, heute einen Krieg gegen Rußland beginnt,*) so dürfte damit eine Fortsetzung der russischen Vorrückung in Zentralasien für lange Zeit hinausgeschoben sein. Denn in einem Kriege mit Japan müßte Rußland sicherlich große Teile seiner europäischen Machtfaktoren einsetzen, die in Ostasien, wie immer der Krieg endigen würde, voraussichtlich auf sehr lange Zeit gefesselt bleiben dürften. Eine neue, weitere und umfangreiche Schwächung

*) Inzwischen hat der Krieg begonnen und macht Rußland weit mehr zu schaffen, als man in großen Kreisen zu glauben geneigt war. Der Verfasser dieser Zeilen wagt sogar — nicht ohne Gründe — zu behaupten, daß Rußland mit der heutigen Lage (Mitte April) noch kaum den Gipfel der Schwierigkeiten erreicht hat und daß man — die Machtstellung Rußlands in Europa vor Augen — die leider bestehende und vor Ablauf langer Zeit gar nicht zu verbessernde Schwäche der russischen Position im »fernen Osten« Japan und in Zukunft wahrscheinlich auch China gegenüber vielfach noch zu wenig würdigt. Für jedermann aber ist offenkundig, daß der Krieg die Politik Englands ebensowohl im Oriente wie in Zentral- und Ostasien fördert — ein neuer Beweis für die immer wieder zu konstatierende Überlegenheit englischer Politik, die stets mit allen Eventualitäten rechnet, jeder Gefahr ins Auge sieht und deshalb niemals große Niederlagen erlitten hat. So glaubt man — wie die jüngsten Äußerungen Balfours über die Tibetfrage dartun — in berufenen englischen Kreisen auch heute nicht an eine dauernde und aufrichtige Versöhnung russischer und englischer Interessen in Zentralasien.

seiner europäischen Machtmittel zu gunsten einer großangelegten Eroberungspolitik gegen den Indus hin aber dürfte Rußland weder in militärischer noch in wirtschaftlicher Beziehung ertragen können. Der drohenden Eventualität eines Krieges in Ostasien ist es daher wohl zuzuschreiben, daß Rußland die Schwäche Englands während des Boerenkrieges nicht benützt hat und daß sich neuestens offenbar inspirierte Stimmen erheben, welche Kriegspläne wie die eines Lebedjew verurteilen (s. Quellenverzeichnis) und für eine Verständigung mit England eintreten.

Wie England eine Verschiebung der russischen Grenzen über Herat und an den Hindukuh beantworten würde, darüber läßt sich im vorhinein nichts Sicheres sagen. Wenn es gelänge, die Afghanen davon zu überzeugen, daß England als Freund und Beschützer nur vorübergehend ins Land komme, dürften die indischen Truppen wahrscheinlich im gegebenen Augenblicke nach Kabul und Kandahar vorgehen, um von Kabul den über das Gebirge debouchierenden russischen Kolonnen entgegenzutreten oder bei Kandahar die etwa dorthin unter schwierigen Verhältnissen gekommenen russischen Truppen zu empfangen. Über Kandahar hinaus vorzugehen, haben englische Militärs wiederholt als unvorteilhaft bezeichnet, weil man die Nachteile der Wüste selbst übernehme, statt sie dem Feinde zu überlassen. Vorläufig wird die Festsetzung in Seistan ins Auge gefaßt, um dort mit Verbindungen nach Kwetta und zur Küste einer eventuellen russischen Vorrückung gegen Kandahar in der Flanke zu stehen.

Wenn demnach Rußland in seinen bisherigen Erfolgen in Zentralasien ein günstiges Prognostikon für die weitere Vorrückung zu besitzen scheint und die treibende Kraft des Gedankens an ein so großes Ziel nicht zu unterschätzen ist, wenn es die Möglichkeit hat, die entgegenstehenden Schwierigkeiten mit der Zeit zu besiegen und mittels Bahnen an die Indische Grenze heranzukommen, so gewinnt auch England diese Zeit, um Gegenmaßnahmen zu treffen. Rußland hat dabei die einfacheren, verläßlicheren Verbindungen des Kriegsschauplatzes mit dem Hinterlande und das größere Reservoir an Landstreitkräften für sich.

Von einer unmittelbar bevorstehenden Bedrohung Indiens kann aber selbst dann, wenn Rußland seinen Fuß nach Herat setzen sollte,

kaum die Rede sein. Das bei jedem bisherigen Schritte Rußlands in England erhobene Geschrei steht mehr im Zusammenhange mit der Größe des bedrohten Gutes als mit der Größe der drohenden Gefahr. Wohl aber rückt letztere wahrscheinlich auch in Zukunft näher.

Viel größer als die Gefahr, durch die Russen aus Indien hinausgedrängt zu werden, könnte vielleicht die scheinen, daß die Inder es eines Tages selbst versuchen. Durch den modernen Verkehr und die zunehmende Aufklärung einander näher gebracht, werden die Völker Indiens einst ihre numerische Übermacht erkennen und sich möglicherweise zusammenschließen, um die Fremdherrschaft abzuschütteln. Solche Bestrebungen würden die Ziele Rußlands ungeheuer fördern.

Wir haben in der Einleitung dieser Zeilen noch eines zweiten Zieles gedacht, das Rußland mit seiner Expansionspolitik in Zentralasien anstrebt, die Erreichung des Indischen Meeres. Rußland beherrscht heute die Situation in Persien so sehr, daß ihm das Vordringen mit einer Bahn nach dieser Seite ungleich leichter fallen dürfte als durch Afghanistan. Der russisch-chinesische Vertrag über den Bau der mandžurischen Bahn ist das beste Beispiel dafür, daß es möglich ist, große Expansionen noch auf einem anderen Wege einzuleiten als auf jenem kriegerischer Unternehmungen. Im Persischen Golfe hat Rußland freilich einen noch mächtigeren Konkurrenten vor sich als im Gelben Meere. Von einem solchen Hafen aus könnte die antienglische Agitation in Indien, heute auf sehr schwierige Landwege verwiesen, leichter unterstützt werden. Er würde deshalb eine besondere Gefahr für den indischen Besitz bedeuten.

Benützte Quellen:

Löbells Jahresberichte 1895, 1896, 1897, 1901.

Kleines Schema der russischen Landtruppen, Petersburg, 1903.

Handbuch des Marinewesens, Petersburg, 1898.

GM. v. Zeppelin: »Die Heere und Flotten der Gegenwart«. Bände Rußland und Großbritannien und Irland.

GM. v. Krahmer: »Rußland in Mittelasien«, 1898.

» » » »Die Beziehungen Rußlands zu Persien«, 1903.

Rittich: »Politisch-statistische Übersicht Persiens«, Petersburg 1896.

« »Die Eisenbahn durch Persien«, Petersburg 1900.

W. T. Lebedjew: »Nach Indien« (Plan eines Zukunftsfeldzuges), Petersburg 1898.

Dr. O. Heyfelder: »Transkaspien und seine Eisenbahn«, Leipzig, 1889.

GM. R. v. Haymerle: »Ultima Thule« (Streffleurs »Österreichische Militärische Zeitschrift«), Wien, 1885.

»Antagonismus der englischen und russischen Interessen in Asien«. Von einem Reichsratsabgeordneten, Wien, 1890.

Sven Hedin: »In Zentral-Asien. Pamir, Tibet, Ost-Turkestan«, 1899.

Professor Dr. W. Sievers: »Asien, eine allgemeine Landeskunde«, Wien und Leipzig, 1893.

Curzon: »Persia and the Persian Question«, 1892.

»Die Aufgaben Rußlands in Mittelasien«, Petersburg, 1900.

Schön: »Über die Ziele Rußlands in Asien«, Wien, 1900.

Hübbe-Schleiden: »Indien und die Indier«, Hamburg, 1898.

Karte der Verbindungen Russisch-Asiens, 1901.

Streffleurs »Österreichische Militärische Zeitschrift«, »Russkij Invalid«, »Raswjedšik«, »Times«, »Militär-Wochenblatt«, »Internationale Revue«, »Münchner Neueste Nachrichten«, »Münchner Allgemeine Zeitung«, und andere Zeitschriften.

Wien, im Jänner 1904.

